Die Anfänge des Eisenbahnwesens in Thüringen.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

hohen philosophischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität Erlangen

vorgelegt

von

Walther Hundertmarck
aus Seehausen.

ACAD
LIBRARY
BIBL.

Tag der mündlichen Prüfung: 29. Juni 1909.

Halle (Saale)
Buchdruckerei Hohmann
1910

Meiner lieben Mutter

und

dem Andenken meines Vaters

in Treue gewidmet.

Inhaltsangabe.

Einleitung: Zustand der Verkehrsverhältnisse in Deutschland im Anfang des 19. Jahrhunderts.

I. Beginn der Eisenbahnära in Thüringen:
Gründung des Thüringischen Eisenbahnvereins.

II. Das Projekt der Thüringischen Stammbahn.
Stellung der beteiligten Regierungen zum Eisenbahnwesen. Bedeutungsvolles Eintreten Friedrich Lists für die Thüringische Bahn.

III. Abschluß des Staatsvertrags vom 20. Dezember 1841 zwischen den Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Koburg und Gotha und Kurhessen.
Stellungnahme der einzelnen Regierungen und Parlamente.
Weitere Entwickelung der Thüringischen Eisenbahnfrage bis zum Frühjahr 1844.

IV. Abschluß des Staatsvertrags vom 19. April 1844 zwischen den Regierungen von Preußen, Sachsen-Weimar und Sachsen-Koburg und Gotha.
Erteilung der Konzessionen an die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft im August und September 1844.
Beginn des Baues im Herbst desselben Jahres.
Verhältnis der Thüringischen Bahn zur Post.
Vollendung der Thüringischen Bahn im Herbst 1849.

Schluß: Allgemeine Betrachtungen über das Thüringische Eisenbahnwesen.

Mit einer Karte.

Benutzte Hilfsmittel.

Schnurbein, Hans, Freiherr von: Friedrich List als Eisenbahnpolitiker, Erlanger Diss., 1904.

Augsburger Allgemeine Zeitung: Jahrgang 1840—1847, Jahrgang 1849—1854, Jahrgang 1856 u. 1857.

Allgemeiner Anzeiger und Nationalzeitung der Deutschen, Jahrgang 1840.

Weimarische Zeitung: Jahrgang 1840—1847.

Priv. Gothaische Zeitung, Jahrgang 1840—1849.

Erfurter Zeitung, Jahrgang 1842.

Eisenbahn-Zeitung (redigiert und herausgegeben von C. Etzel und L. Klein, Stuttgart) Jahrgang 1846—1849, 1854—1856.

Reden, F. W., Freiherr von: Die Eisenbahnen Deutschlands (Abhandlung über die Thüringische-, Werra-Bahn und die Eisenbahnen in Kurhessen), Berlin, Posen und Bromberg 1843—1847.

Denkschrift und Verhandlungen der vereinigten ständischen Ausschüsse über die Eisenbahnfrage in Preußen im Jahre 1842.

Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1908.

Arnd, Karl: Welches ist die zweckmäßigste Direktionslinie für die Eisenbahn zwischen Eisenach und Frankfurt? Hanau 1842.

Mayer, Arthur von: Geschichte und Geographie der deutschen Eisenbahnen von ihrer Entstehung bis auf die Gegenwart, 1890, Berlin 1891.

Röll, Louis: Thüringer Waldbahnen, Erfurt 1902.

Programm des Komitees für Ausführung des thüringischen Eisenbahnnetzes, Erfurt 1846.

Häusser, Ludwig: Friedrich Lists gesammelte Schriften, Stuttgart und Tübingen 1850.

Schnitzer: Friedrich List, ein Vorläufer und ein Opfer für das Vaterland, Stuttgart 1851.

List, Fr.: Eisenbahn-Journal und National-Magazin für die Fortschritte im Handel, Gewerbe und Ackerbau usw. Jahrg. 1835—1837. Altona.

Struck, E.: Friedrich List als Nationalökonom und Patriot, Aachen 1886.

Jentsch, K.: Friedrich List, Berlin 1901.

Goldschmitt, Friedrich: Friedrich List, Deutschlands großer Volkswirt, Berlin 1878.

Weimarische Landtagsverhandlungen, 1841/42, 1849/50, 42. Stenographenprotokoll und II. Abteilung, Schriftenwechsel zwischen der Großherzoglichen Staatsregierung und dem versammelten Landtage nebst anderen Beilagen.

Verhandlungen des Gothaischen Land- und Deputations-Tages, 1846 resp. 1847.

Verhandlungen der Abgeordnetenversammlung des Herzogtums Gotha, 1848/49.

Die „Gegenwart", eine enzyklopädische Darstellung der neuesten Zeitgeschichte für alle Stände, X. Band, Leipzig 1855 (Art. Thüringen).

Schwerdt, H.: Das industrielle und kommerzielle Thüringen, Gera 1867.

Geheime Staatskanzlei-Akten des Großherzoglich Sächsischen Staatsministeriums, betr. die Thüringische Eisenbahn, (1838—1844, 6 Bde.).

Akten für das Staatsministerium des Herzogtums Gotha,

I. den Anschluß der Thüringischen Eisenbahn an die Kurhessische Nordbahn betr., 1846—1850;

II. das Eisenbahnlegat des verstorbenen Königs von Preußen betreffend;

III. die Herstellung einer Verbindungsbahn von Weißenfels über Dürrenberg nach Leipzig betreffend, 1846.

Gothaische Landtags- und Deputations-Akten, 1842 bis 1844.

Groß, L., Freiherr von: Die Verhältnisse der projektierten Eisenbahn von Halle über Merseburg, Weißenfels, Naumburg, Apolda, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach bis an die Kurhessische Grenze zum Anschluß an die Kassel-Frankfurter Bahn nebst Einladung zur Bildung einer Thüringisch-Sächsischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft Weimar 1842.

Die Verhandlungen der vereinigten ständischen Ausschüsse über die Eisenbahnfrage in Preußen im Jahre 1842. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1881.

Bock, Adolf: Die Thüringische Eisenbahn, Leipzig 1856.

Eheberg, K. Th. v.: „Friedrich List“ im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Jena 1900.

Meyers großes Konversationslexikon, Band 5, Art. „Eisenbahnbehörden“, Leipzig und Wien 1903.

Gesetz-Sammlung für die Königl. Preuß. Staaten, Jahrg. 1844. (Preuß. Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde für die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft, Seite 419 ff., Statut der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, Seite 420 ff., Verträge vom 20. Dezember 1841 und 19. April 1844).

Gesetz-Sammlung für die Königl. Preuß. Staaten, Jahrg. 1838, 1842, 1847 und 1848.

Gesetz-Sammlung für das Herzogtum Gotha, V. Band. (Von Anfang des Jahres 1843 bis Ende Juni 1848.)

Ueber das Verhältnis der Fürstlich Thurn- und Taxisschen Postverwaltung zu den Eisenbahnen. Frankfurt a. M. 1845.

Grosse, Oskar: Die Beseitigung des Thurn- und Taxis'schen Postwesens in Deutschland durch Heinrich Stephan, Minden in Westf. 1898.

Großherzogl. Sächs. Regierungsblatt, Jahrg. 1847, Nr. 6. (Vertrag zwischen der Großherzogl. Sächs. Regierung und der Fürstlich Thurn- und Taxisschen Postverwaltung, die Benutzung der Thüringischen Eisenbahn im Großherzogtum Sachsen durch die Landesposten betr.) Nr. 28. (Staatsvertrag zwischen den Regierungen von Sachsen-Weimar, Gotha und Meiningen, vom 5. u. 19. August 1840, den Thüringischen Eisenbahnverein betr., mit Bayern über eine Eisenbahn von Koburg nach Lichtenfels vom 4. Juni 1845, Staatsvertrag der drei Sächsischen Regierungen, betr. die Werrabahn vom 16. September 1847.)

Regel, Fr.: Thüringen, III. Teil, Kulturgeographie, Jena 1896.

Cohn, Gustav: „Eisenbahnen" (Geschichte und Bedeutung) im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Jena 1900.

Leyen, A. v. d.: „Eisenbahnen" (Eisenbahnpolitik) im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Jena 1900.

Thüringische Süd-Nord-Eisenbahn, als Manuskript gedruckt. Arnstadt 1846.

Jahr, Ernst Rudolf: Die Entwicklung des Verkehrswesens von Thüringen im 19. Jahrhundert, Leipziger Dissertation. Leipzig 1903.

Arzberger, Maximilian: Eisenbahnen als Staats- und Gesellschaftsunternehmungen. Hamburg und Gotha 1842.

Geschäftsberichte der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft, 1845-1850.

Michaelis, J.: Deutschlands Eisenbahnen. Leipzig 1859.

Röll: Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens in alphabetischer Anordnung, Art. über die Thüringische Eisenbahn. Wien 1895.

Die Thüringische Eisenbahnfrage. (Verhandelt in Eisenach am 14. Juni 1908 von Abgeordneten der Thüringischen Landtage und Vertretern Thüringischer Handelskammern.) Berlin 1908.

Bölcke, Max: Die Entwicklung der Finanzen im Großherzogtum Sachsen-Weimar von 1851 bis zur Gegenwart. Jenaer Diss., 1905/06.

Trescher, Erich: Die Entwicklung des Steuerwesens im Herzogtum Sachsen-Gotha. Jenaer Diss., 1905/06.

Vegesack, Manfred v.: Zur Verstaatlichung der Preußischen Eisenbahnen. Erlanger Diss., 1905.

Pistor, Hermann: Die Thüringischen Eisenbahnen, speziell des Thüringer Waldes, namentlich in ihren orographischen Verhältnissen. (Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft [für Thüringen] zu Jena.) Jena 1908.

Fleck: Die ersten Eisenbahnen von Berlin nach dem Westen der Monarchie. (Mit einer Uebersichtskarte.) Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1895.

Bei der Betrachtung der Verkehrsverhältnisse Deutschlands, wie sie im Anfange des 19. Jahrhunderts waren, machen wir sofort die Wahrnehmung, daß es damit im allgemeinen sehr traurig aussah. Besonders die kleinen Staaten, in erster Linie die thüringischen, waren in dieser Hinsicht in ungünstiger Lage, waren doch alle Grenzen durch Zölle gesperrt. Eine Verkehrspolitik im eigentlichen Sinne des Wortes war unter diesen Umständen naturgemäß nicht möglich. Endlich brachte das Jahr 1818 zunächst in Preußen durch die Aufhebung der Binnenzölle eine bedeutende Verkehrserleichterung. Unter diesen Umständen konnte es nicht Wunder nehmen, daß gerade einer der kleinsten thüringischen Staaten, Schwarzburg-Sondershausen, schon im folgenden Jahre bei seinem mächtigen Nachbarn Schutz suchte und den gewünschten Zollanschluß fand. In den übrigen thüringischen Staaten änderten sich vorläufig die Verhältnisse nicht. Erst über ein Jahrzehnt später, im Jahre 1833, kam es zum Abschluß des thüringischen Zoll- und Handelsvereins, durch den das Elend der deutschen Zersplitterung etwas gemildert wurde. [1])

---

[1]) Es traten ihm folgende Staaten bei: I. das Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach, II. das Herzogtum Sachsen-Meiningen, III. das Herzogtum Sachsen-Koburg und Gotha, IV. das Herzogtum Sachsen-Altenburg, V. das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt, VI. das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen, VII. das Fürstentum Reuß j. L., das Fürstentum Reuß ält. Linie, der kurhessische Kreis Schmalkalden, der preußische Regierungsbezirk Erfurt und die kleine bayerische Enklave Caulsdorf.

Auch mit den Chausseen sah es in Thüringen nicht günstig aus. Dieselben waren fast ohne Ausnahme zu schmal. Die Bauzeit der meisten fiel erst in die Jahre 1835—1855.

Wenige Jahre nach dem Abschluß des Zollvereins tauchte in Thüringen das erste Eisenbahnprojekt auf. Bereits im Jahre 1837 hatte Joseph Meyer, der Inhaber des Bibliographischen Instituts zu Hildburghausen, die Konzession zum Bau einer Bahn von der koburgisch-bayrischen Grenze durch die Staatsgebiete von Koburg, Meiningen und den Kreis Eisenach nach der Wesergegend (es handelt sich um die spätere sog. Werrabahn) erhalten. Diese war als Verbindungsglied zwischen den süd- und norddeutschen Bahnen gedacht und sollte möglichst der alten Handelsstraße Nürnberg-Bremen folgen. Den Hauptnutzen hätten von derselben Bayern, Koburg, Meiningen und der Kreis Eisenach des Großherzogtums Sachsen gehabt.

Die Regierungen der thüringischen Staaten, die von Anfang an dem Eisenbahnwesen sehr wohlwollend gegenüberstanden, in der sicheren Ueberzeugung, daß gerade bei den zersplitterten Gebietsverhältnissen durch einen schnellen Bau von Eisenbahnen vieles ausgeglichen werden könnte, trugen deshalb kein Bedenken, diese zu konzessionieren. Besonders wichtig war, daß Meyer das nötige Kapitel dazu vollständig zusammengebracht hatte. Leider sollte dieses bedeutungsvolle Werk vorläufig nicht zur Ausführung kommen.

Denn Hannover wollte die Bahn nach Bremen und Hamburg zu nicht fortsetzen, auch wurde dem p. Meyer nicht einmal die Erlaubnis erteilt, einen Aktienverein zwecks Fortsetzung derselben zu gründen. Unter diesen Umständen mußte natürlich der Bahnbau unterbleiben, konnte man doch nicht darauf rechnen, daß die Bahn als Sackbahn eine genügende Rente abwerfen würde.

Daß die Thüringischen Regierungen schon frühzeitig dem Eisenbahnwesen ihr reges Interesse zuwandten, hatte auch darin seinen Grund, daß es mit den Wasserstraßen in Thüringen ungünstig aussah. Von diesen kamen eigentlich

nur die Saale und die Werra in Betracht, und zwar erstere als östlicher, letztere als westlicher Grenzfluß.

Leider kamen wiederholte Versuche, die Schiffbarmachung der Werra schon innerhalb Thüringens durchzuführen, nicht zur Ausführung. Schuld daran war teils das ungünstige Terrain, teils jedoch der Partikularismus der Uferstaaten. Doch hätte es durchaus schon damals im Interesse von ganz Mittel- und Süddeutschland gelegen, die Werra zu einer brauchbaren Wasserstraße zu machen. Das Hauptinteresse hatte jedoch Bremen daran. Besonders gefördert wurde diese Angelegenheits einerseits durch den bei der Hansa beglaubigten bayerischen Minister von Hormeyr, andererseits auf dem weimarischen Landtage durch den Major und Kammerherrn von Boyneburg.

Die Schiffbarkeit der Saale kam erst von Halle an in Betracht.

Für das thüringische Eisenbahnwesen sollte nun das Jahr 1840 besonders wichtig werden.

Wenn auch die drei an der geplanten Werrabahn besonders beteiligten Regierungen mit dem ersten Projekt derselben unangenehme Erfahrungen gemacht hatten, so ließen sie diese Angelegenheit doch nicht lange ruhen, sondern beschlossen nunmehr, um den Bau von Eisenbahnen besonders nachdrücklich betreiben zu können, nur gemeinsam auf diesem Gebiete vorzugehen. Nach langwierigen Verhandlungen in Meiningen und Gotha kam am 19. August 1840 zwischen den Regierungen von Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Koburg und Gotha und Sachsen-Meiningen ein Staatsvertrag zustande, durch den der Thüringische Eisenbahnverein ins Leben gerufen wurde.[1])

Um seinen Abschluß hat sich besonders Herzog Ernst I. von Koburg und Gotha verdient gemacht. Die Geschäftsführung desselben, die zunächst von der Gothaischen Regierung übernommen wurde, sollte zwischen den Vertragsstaaten wechseln.

---

[1]) Diesem Verein schloß sich bereits im September desselben Jahres Preußen an.

Seine wichtigsten Bestimmungen sind folgende[1]):

1. Bau der nordsüdlichen (späteren Werrabahn) und ostwestlichen (späteren Thüringer Stammbahn) Zentralbahn auf Staatskosten oder Konzession einer Aktiengesellschaft.
2. Erlaß eines gemeinschaftlichen Expropriationsgesetzes.
3. Einleitung gemeinschaftlicher Verhandlungen mit den benachbarten Staaten wegen der Fortsetzung dieser beiden Bahnen.

Die Gründung dieses Vereins ist in der deutschen Eisenbahngeschichte, ja überhaupt in der Eisenbahngeschichte etwas Eigenartiges. Daß sie nicht allein in allen interessierten Kreisen, sondern auch in der ganzen Bevölkerung großes Aufsehen erregte, konnte bei den damaligen Verhältnissen kein Wunder erregen; muß man doch auch bedenken, daß es sehr viele Gegner des Eisenbahnwesens gab.

Im allgemeinen stand zwar die Bevölkerung Thüringens dem Bau von Eisenbahnen sympathisch gegenüber; doch fehlte es naturgemäß auch nicht an Gegnern. In Weimar wollten besonders die Kaufleute, Handwerker und sehr viele Ungebildete von dem Bau der Thüringischen Bahn nichts wissen, da sie von Eisenbahnen nur Nachteile befürchteten.

In gewisser Hinsicht ähnelt der thüringische Eisenbahnverein dem thüringischen Zollverein; war doch der Hauptzweck beider der, durch den Zusammenschluß der verschiedenen kleinen Staaten den Abschluß von Verhandlungen mit den Nachbarstaaten zu erleichtern.

Jedenfalls war durch die Bildung dieses Vereins den Verhandlungen hinsichtlich des Baues der ersten großen Thüringischen Eisenbahn in sehr zweckmäßiger Weise vorgearbeitet.

Neben der Werrabahn kam nun, wie bereits erwähnt, die sogenannte Thüringische Bahn in erster Linie in Frage, also das noch fehlende Mittelglied der teils schon vollendeten, teils

---

[1]) Augsburger Allgemeine Zeitung, Jahrg. 1840, Nr. 238.

noch im Bau begriffenen östlichen und westlichen Bahnen Deutschlands, die Strecke von Halle über Merseburg—Weißenfels-Naumburg — Bad Sulza — Apolda — Weimar — Erfurt — Gotha-Eisenach bis an die kurhessische Grenze. Sie war dazu bestimmt, folgende Bahnen mit einander zu verbinden, resp. die Fortsetzung derselben zu bilden:

1. die Halle—Magdeburgische,
2. die Halle—Berliner,
3. die Leipzig—Dresdner,
4. die Sächsisch—Bayerische,
5. die Kassel—Frankfurter,
6. die Kassel—Kölner über Minden,
7. die Kassel—Karlshafener (von dort konnte man per Dampfer auf der Weser nach Bremen gelangen) und
8. die Werrabahn [1]).

Man rechnete auch darauf, daß sich zwischen den an der Bahn liegenden zahlreichen Städten mit einer Gesamtbevölkerung von 120—130 000 Bewohnern ein reger Handel entwickeln würde.

Wenn man nun auch in den beiden an diesem Bahnbau besonders beteiligten Staaten Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Koburg und Gotha diesem Unternehmen außerordentlich großes Interesse entgegenbrachte, so waren doch bis zur Durchführung des Baues bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden. Denn es galt, wenn man von den wegen des meiningschen Gebietes von Ober- und Unterneusulza notwendigen Verhandlungen absieht, speziell Preußen und Kurhessen für die Ausführung gerade dieser Linie zu gewinnen.

Welche Stellung nahm man nun damals in diesen Staaten dem Eisenbahnwesen gegenüber ein?

Die Preußische Regierung verhielt sich ebenso wie der größte Teil der Bevölkerung in den dreißiger Jahren des vorigen Jahrhunderts dieser neuen Erscheinung gegenüber durchaus neutral.

---

[1]) Erfurter Zeitung, Jahrgang 1842, Nr. 31.

Von einer zielbewußten Verkehrspolitik, deren Wirkungen man in den betreffenden thüringischen Staaten sehr bald kennen lernte, war dort vorläufig nicht die Rede.

Doch entschloß man sich im Jahre 1837 eine Kommission von höheren Beamten mit der Ausarbeitung eines Eisenbahngesetzes zu betrauen. Es trat am 3. November 1838 [1]) in Kraft und bildet noch heute die Grundlage zu der preußischen Eisenbahngesetzgebung. Von seinen Bestimmungen, die übrigens lediglich das Verhältnis des Staates zu den Privatbahnen betreffen, sind etwa folgende besonders wichtig:

Die Ausgabe von Aktien und Aufnahme von Darlehen, Konzession resp. Konzessionsentziehung, Regelung des Aufsichtsrechts des Staates hinsichtlich des Baues, der Ausrüstung und des Tarifwesens und Regelung der Pflichten der Eisenbahnen gegenüber der Postverwaltung.

Besonders wichtig ist die Bestimmung, daß dem Staate das Recht zustand, das Eigentum der einzelnen Bahnen mit allem Zubehör nach Ablauf von 30 Jahren vom Zeitpunkt der Transporteröffnung an gerechnet, gegen Zahlung des 25-fachen Betrages der Durchschnittsdividende der letzten fünf Jahre bei gleichzeitiger Uebernahme der Schulden der Gesellschaften käuflich zu erwerben, während die Konzessionsdauer von vornherein nicht beschränkt war.

Schon nach wenigen Jahren sah man auch in Preußen, daß ohne staatliche Unterstützung der Eisenbahnbau bald ins Stocken geraten würde. Außerdem wurde die Lage des Handels im Osten von Jahr zu Jahr immer ungünstiger. Es war deshalb sehr nötig, neue Absatzwege für Fabrikate und Produkte ausfindig zu machen. Es brach sich nunmehr die Erkenntnis Bahn, daß nur durch die Herstellung eines Schienenweges nach dem Norden und Westen Abhilfe geschaffen werden konnte. Vor allem war es nötig, sich die Vorteile des Zollvereins nutzbar zu machen. Deshalb galt es in erster

[1]) Ges.-Samml. für die Kgl. Preuß. Staaten, Jahrgang 1838, S. 505 ff.

Linie, die Zollvereinsländer durch einen Schienenweg miteinander in Verbindung zu setzen und außerdem nach den benachbarten Ländern Holland, Belgien und Frankreich Bahnen zu bauen. Im Jahre 1842 trat bereits ein Umschwung in der bisherigen Eisenbahnpolitik ein.

Wie stand es nun in Kurhessen mit der bisherigen Entwicklung des Eisenbahnwesens? Bereits im Jahre 1832 schien es, als ob die Kurhessische Regierung eine zielbewußte Eisenbahnpolitik treiben wollte, hatte man doch den großartigen Plan gefaßt, das Land zum Zentralpunkt des europäischen Verkehrs zu machen. Um dies zu erreichen, begünstigte man zunächst zwei Linien, und zwar:

1. Halle—Leipzig—Kassel—Niederrhein und
2. Hamburg—Bremen—Kassel—Frankfurt a. M.

Obwohl man nun anfangs im Kurfürstentum sehr für den Bau von Eisenbahnen eintrat, trat doch bald ein Umschwung ein. Die Hauptursache waren wohl die traurigen innerpolitischen Verhältnisse; herrschte doch seit dem Jahre 1831, in dem der Kurprinz Friedrich Wilhelm als Mitregent an die Spitze des Landes trat, ein fortwährender Kampf zwischen Fürst und Volksvertretung. Es war naturgemäß, daß unter solchen Umständen die Staatsgeschäfte außerordentlich leiden mußten; daß vor allem dem Eisenbahnwesen bei dem häufigen Ministerwechsel nicht das nötige Interesse zugewandt werden konnte.

Leider waren die thüringischen Staaten und Preußen bei dem Projekt der Thüringischen Bahn auf die Mitwirkung Kurhessens angewiesen. Letztere konnte ja nur dann eine hohe Bedeutung erlangen, wenn Kurhessen sich zur Fortsetzung derselben verpflichtete. Ihr Verkehr hatte die besten Aussichten, wenn sie entweder über Fulda—Gelnhausen bis Frankfurt a. M. oder über Bebra—Rotenburg—Kassel bis Frankfurt verlängert wurde, galt es doch der alten Handelsstraße Leipzig—Frankfurt a. M. wieder zu ihrer früheren Bedeutung zu verhelfen. Eine Sackbahn bis zur kurhessischen Grenze hätte höchstens für den thüringischen Lokalverkehr

genügen können, von einer genügenden Rentabilität würde aber kaum die Rede gewesen sein.

Schon frühzeitig hatte man in Sachsen-Weimar und Koburg-Gotha die Wichtigkeit dieser Bahn erkannt. In Weimar hatte man sich schon vor Abschluß des thüringischen Eisenbahnvereins, im Jahre 1839, mit Vorarbeiten zu dieser wichtigen Linie beschäftigt. Man ließ deswegen den Kgl. sächsischen Hauptmann und Wasserbaudirektor Kunz, den Erbauer der Leipzig—Dresdner Bahn, zu Terrainuntersuchungen kommen. Dieser hielt den Bau einerseits für möglich, glaubte jedoch andererseits, daß die beteiligten Regierungen ihre Mitwirkung zusagen müßten und vor etwaigen bedeutenden Kosten nicht zurückschrecken dürften. Die Untersuchung von Kunz zog übrigens zwei Richtungen in Betracht:

1. Die Linie Leipzig—Halle a. S.—Frankfurt a. M. oder
2. Leipzig—Altrannstädt— resp. Markranstädt direkt nach Dürrenberg in das Saaletal und von dort nach Frankfurt a. M.

Die Vorteile der zweiten Linie bestanden nun darin, daß sie fünf preußische Meilen kürzer war, und außerdem ein bedeutender Salztransport nach dem Königreich Sachsen, von Holz, Stein usw. aus dem Saaletal nach Leipzig natürlich sehr zu berücksichtigen war. Kunz glaubte, daß die Thüringische Bahn wegen ihrer großen Kosten von Börsenspekulationen verschont bleiben würde.

Damals dachte man nun daran, daß die Fortsetzung der Thüringer Bahn über Fulda und Hanau gebaut würde, rechnete allerdings schon damit, daß die Kurhessische Regierung die Richtung über Kassel vorziehen würde. Man hatte sich in dieser Annahme nicht geirrt. Es sei mir gestattet, an anderer Stelle auf diesen Punkt zurückzukommen.

Die Stellung des preußischen Kriegsministeriums war einem Bau über Erfurt durchaus günstig, weil man sich naturgemäß der Bedeutung dieser Stadt als Festung bewußt war. Schon Ende des Jahres 1839 war man dort entschlossen, zum Bau dieser Bahn eine Aktiengesellschaft zu konzessionieren,

doch wollte sich die Regierung hinsichtlich der Richtung das Mitbestimmungsrecht sichern.

Im Januar 1840 begannen nun die Verhandlungen des weimarischen Staatsministeriums mit dem preußischen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten. Es wurde von Weimar auf die Wichtigkeit der alten Handelsstraße hingewiesen und besonders hervorgehoben, daß es wichtig sei, Erfurt mit der Magdeburg—Leipziger Eisenbahn zu verbinden. Natürlich wurde auch die bereits erwähnte Terrainuntersuchung nicht unerwähnt gelassen. Besonders wichtig war jedoch der Hinweis der Großherzoglichen Regierung darauf, daß sie diesen Bahnbau sehr unterstützen würde, wenn auch nur bis Eisenach gebaut würde. Um nun diesen Verhandlungen besonderen Nachdruck zu verleihen, wandte man sich an das Staatsministerium von Koburg und Gotha mit der Bitte, auch von dort aus dem Bahnbau die nötige Unterstützung zu teil werden zu lassen und dementsprechend nach Berlin zu berichten.

Daß in Gotha dem Bau dieser Bahn bedeutendes Interesse entgegengebracht wurde, habe ich schon an anderer Stelle erwähnt.

Im Februar 1840 erfolgte auf die weimarischen Vorschläge von Berlin die Antwort:

Preußen hätte bei dem Bau einer Bahn nach dem Westen besonders im Auge eine möglichst günstige Verbindung seiner östlichen Provinzen mit den westlichen.

Deshalb fanden langwierige Debatten bei den oberen Staatsbehörden statt. Es handelte sich besonders um zwei Fragen:

1. sollte man eine Aktiengesellschaft konzessionieren oder auf Staatskosten bauen?
2. war es zweckmäßiger, nördlich oder südlich des Harzes zu bauen?

Die Ansicht des Finanzministers Grafen von Alvensleben ging dahin, einem Privatunternehmen die Konzession zum Bau nördlich des Harzes zu erteilen, und zwar sollte die Bahn

ihren Ausgangspunkt in Magdeburg nehmen. Es handelte sich bei diesem Projekt um die Richtung Magdeburg-Braunschweig-Hannover. Er begründete es mit den geringeren Terrainschwierigkeiten.

Anders war der Standpunkt des Postministers von Nagler und des Kringsministers von Rauch. Diese traten für einen Bau auf Staatskosten ein, und zwar bevorzugten sie die direkte Linie Magdeburg resp. Halle a. S.—Kassel. König Friedrich Wilhelm III., dem durch Herrn v. Nagler über die abweichenden Ansichten Bericht erstattet wurde, entschied sich für die letztere Richtung und bewilligte für die Terrainuntersuchung von Magdeburg und Halle bis an die kurhessische Grenze 25000 Thlr. Es wurde nunmehr eine kommissarische Terrainuntersuchung angeordnet. Gewählt wurden dazu ein Kommissar des Finanzministeriums, zwei Kommissare des Kriegsministeriums und einer der General-Post-Administration. Für Thüringen war an beiden Linien ungünstig, daß keine Weimar berührte. Man hätte also von dort nur Seitenbahnen bauen können. Im Februar erhielt das Staatsministerium aus Berlin die Mitteilung, daß in der Eisenbahnangelegenheit noch nichts entschieden sei. Außer der Weimarischen Regierung erkannte auch schon frühzeitig der Stadtrat von Weimar, welche hervorragende Bedeutung gerade diese Bahn nicht nur für das ganze Land, sondern besonders auch für die Stadt Weimar haben würde. Man wandte sich deshalb mit einer Petition an den Großherzog, Sich für den Bau der Thüringer Bahn beim König von Preußen verwenden zu wollen. Man fürchtete, der Getreidemarkt Weimars würde, falls es von diesem Schienenwege nicht berührt würde, nach Erfurt verlegt werden. Im Mai desselben Jahres fand nun in dieser wichtigen Angelegenheit zwischen dem Großherzog Karl Friedrich und dem Preußischen Kronprinzen eine Korrespondenz statt. Ueberhaupt berührt das rege Interesse, das die ganze Großherzogliche Familie an dem Bau der Bahn hatte, welche die Stammbahn aller thüringischen Bahnen werden sollte, sehr sympathisch. — Ungefähr zu derselben Zeit erstand dem thüringischen Eisenbahn-

unternehmen ein sehr wertvoller Bundesgenosse in Friedrich List. Dieser erfuhr auf der Rückreise von Paris nach Deutschland von dem ungünstigen Stand der thüringischen Eisenbahnangelegenheit und entschloß sich deshalb, den thüringischen Staaten mit seinen Erfahrungen beizustehen. Er befürwortete nun diesen Bahnbau nicht nur mündlich an den beteiligten Höfen von Weimar, Gotha und Meiningen, wo er freundliche Aufnahme fand, sondern vor allem schriftlich im Allgemeinen Anzeiger und der Augsburger Allgemeinen Zeitung aufs wärmste. Er wies nach, daß die Richtung über Merseburg-Weißenfels-Naumburg-Weimar-Erfurt-Gotha-Eisenach auch für Preußen und Kurhessen die vorteilhafteste sei. In Erwägung kamen dabei vor allem die industriellen, kommerziellen und politischen Verhältnisse. Von seinen Ausführungen ist ganz besonders wichtig, daß in Staaten, die erst mit dem Bau von Eisenbahnen begönnen, das Urteil der Techniker nicht den Ausschlag geben dürfe, falls sie nicht gleichzeitig Finanzpolitiker und Nationalökonomen wären.

Was ergab nun zunächst ein Vergleich der beiden Strecken? [1])

1. Die Linie Halle a. S.—Kassel (direkter Weg) hatte an Anwohnern zunächst die Bevölkerung dieser beiden Städte: 60 000 Personen, im übrigen war es zum größten Teile landwirtschaftliche Bevölkerung; die Aussicht auf bedeutenden Personen- und Güterverkehr war gering.
2. Anders lagen dagegen die Verhältnisse an der thüringer Linie; hier konnte man schon unmittelbar an der Strecke mit 120 000 Stadtbewohnern rechnen; in der Nähe wohnten 60—80 000 Menschen.

Für Kurhessen mußte es doch entschieden günstig sein, mit so vielen Städten, die nicht nur sehr bevölkert, sondern auch in industrieller Beziehung sehr entwickelt waren, in Verbindung zu kommen. Zu berücksichtigen war auch, daß auf diese Weise das Kurfürstentum Aussicht hatte, im Handel

[1]) List, Fr.: Eisenbahn-Journal und National-Magazin usw. Jahrg. 1837, Nr. 39, S. 295.

zwischen Thüringen, den Gegenden des Mains, der Weser, des Rheins und der Nordsee eine bedeutende Rolle zu spielen. Wurde dagegen von Halle nach Kassel auf dem direkten Wege gebaut, so mußte naturgemäß die alte Handelsstraße sehr viel verlieren. Landwirtschaft und Industrie mußten hier ihrem Niedergange entgegengehen, und der Unternehmungsgeist hätte sich natürlich der neuen Handelsstraße zugewandt.

Nach Lists Meinung mußte Preußen schon aus politischen Gründen den alten Handelsweg wählen, denn es war notwendig, das wechselseitige Vertrauen der kleineren Staaten zur nationalen und bundesmäßigen Gesinnung Preußens zu stärken. Würde nun Preußen speziell aus dem Grunde, weil die direkte Linie Halle—Kassel zum größten Teile auf preußischem Gebiete lag, diesen Bau dem über Weimar vorziehen, so lag die Befürchtung nahe, daß ihm dieses partikularistische Vorgehen in moralischer Beziehung einen bedeutenden Verlust einbringen konnte. List betonte durchaus, daß Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha usw. an dieser Bahn liegen müßten, wenn auch die in dritter Hinsicht in Betracht kommende Linie Halle—Artern—Erfurt an der Unstrut entlang nur halb soviel kosten würde als die andere. Notwendig wäre auch, daß die Städte Zeitz, Gera, Altenburg und Jena in die Nähe einer Bahn kämen; man müßte sogar auf den Verkehr von Zwickau und Chemnitz Rücksicht nehmen.

List stellte unter anderem auch den Satz auf, daß in kommerzieller und finanzieller Beziehung nicht die kürzeste, sondern diejenige Linie die vorzüglichste ist, welche Güter und Personen am schnellsten und wohlfeilsten zu transportieren vermag. Weder aus politischen noch kommerziellen Gründen wäre es zweckmäßig, die früheren Handelsstraßen zu verlassen und ohne Not dem Warenzuge neue Richtungen zu geben. Der Bau der Thüringischen Bahn lag auch aus dem Grunde durchaus im preußischen Interesse, weil dort wichtige preußische Städte Stationen würden: nämlich Merseburg, Weißenfels, Naumburg und Erfurt. Falls der alte Handelsweg nicht eingeschlagen wurde, mußten dieselben unzweifelhaft in Verfall geraten.

Preußen mußte vor allem darauf sehen, ob einerseits Magdeburg und Halle, andererseits Köln ihren Verkehr wohlfeiler und schneller auf der alten Route betreiben würden.

List hielt die ostwestliche Zentralroute Halle—Naumburg—Weimar—Gotha—Eisenach—Kassel—Frankfurt für die am leichtesten ausführbare und nationalökonomisch vorteilhafteste Linie.

Freilich verkannte er nicht, daß die Linie Eisenach—Kassel—Frankfurt um 7—8 Meilen länger wäre als die Chausseelinie über Fulda und Vach nach Frankfurt a. M. Doch würde dieser Nachteil dadurch bedeutend aufgewogen, daß

1. die Linie Frankfurt—Kassel zugleich auch Frankfurt mit dem Gebiet der Weser und der Niederelbe (Bremen und Hamburg) verbände, demnach einen Bestandteil der westlichen Nordsüdbahn bilde;
2. die Linie Kassel—Eisenach einen Bestandteil der nordsüdlichen Zentralbahn bilde und jedenfalls gebaut werden müßte.

List glaubte um so weniger bezweifeln zu können, daß Kassel berührt werden müßte, als es ja in der Gewalt der Kurhessischen Regierung stände, ihr eine beliebige Richtung zu geben. Außerdem ständen die Interessen Kurhessens mit den allgemeinen deutschen Interessen im vollkommenen Einklang.

Für den Bau der Thüringischen Bahn sprachen übrigens auch strategische Gründe. Die Verbindung von Erfurt mit Kassel war aus verschiedenen Gründen notwendig. Denn es war wichtig, daß Preußen, falls von Westen der Feind drohte, nicht nur eine Armee nach dem Mittel- und Niederrhein werfen konnte, sondern außerdem auf dem kürzesten Wege dem Niedermain, Oberrhein, Franken und ganz Bayern zu Hilfe kommen konnte; falls es jedoch von Nordosten bedroht würde, konnte es das ganze Süd- und Westdeutschland zu Hilfe rufen. Falls Preußen trotzdem die direkte Route bauen würde, so würde es das Zustandekommen eines harmonischen deutschen Eisenbahnsystems verhindern.

List brachte auch dem Bau der nordsüdlichen Zentralbahn lebhaftes Interesse entgegen.[1]) Beide Bahnen hielt er unter sämtlichen damaligen Eisenbahnlinien für die wichtigsten.

An der nordsüdlichen Zentralbahn hatte nun Bayern besonderes Interesse; da der Schwerpunkt der bayerischen Industrie und des auswärtigen Handels Nürnberg ist, so machte es sich List zunächst zur Aufgabe, festzustellen, welche Handelswege für diese Stadt besonders in Betracht kamen.

Der Handel Nürnbergs nach dem Norden bewegte sich auf drei Haupthandelsstraßen:

1. Auf der nordwestlichen nach dem Gebiete des Niedermains und Niederrheins, Frankfurt, Mainz, Köln, Belgien, Holland, Nordfrankreich, England;
2. auf der nord-östlichen über Hof nach dem Gebiet der Elbe, Oder und Weichsel, Leipzig, Magdeburg, Dresden, Berlin, Breslau, Warschau, Stettin und Danzig;
3. auf der nördlichen über Koburg und Meiningen nach Thüringen, Kurhessen, Hannover, Westfalen, Bremen und Hamburg.

List stand nun auf dem Standpunkt, daß Bayern von Eisenbahnen in diesen drei Richtungen großen Vorteil haben würde, daß jedoch vorläufig nur eine dieser Linien, und zwar der Bau der Werrabahn durchaus nötig wäre. Wenn dann in einigen Jahren die Thüringer und Kassel-Kölner Bahn vollendet wären, so wäre dann eine Verbindung Nürnbergs mit Hâvre de Grace, Ostende, Antwerpen, Köln, Amsterdam und allen holländischen Häfen, außerdem mit Bremen, Hamburg, Stettin und Danzig möglich.

Es sei mir gestattet, auf das unter 2 erwähnte Projekt kurz einzugehen. Es handelte sich um den Bau der sogenannten Sächsisch-Bayerischen Bahn (vollendet in den Jahren 1848/51, seit 1. April 1847 sächsische Staatsbahn.) Auch hierbei galt es, dem Zuge einer Handelsstraße zu folgen. Die Straße

---

[1]) List, Fr.: Eisenbahn-Journal und National-Magazin usw. Jahrg. 1836, Nr. 28, S. 116 ff.

Nürnberg—Leipzig ist eine der ältesten in Deutschland. Die Waren, die von Norditalien, der östlichen Schweiz und Süddeutschland über Augsburg und Nürnberg nach Norden, von der deutschen Hansa nach Süden gesandt wurden, begegneten sich von altersher in Leipzig und machten naturgemäß einen wichtigen Teil des Umsatzes auf der Messe aus. Uebrigens wurde dieses Bauprojekt besonders auch von der Koburg-Gothaischen Regierung mit regem Interesse verfolgt, war es doch für das Herzogtum Koburg sehr wichtig, an diese Bahn in der Nähe von Bamberg oder Lichtenfels angeschlossen zu werden.

Wenn auch List, wie bereits erwähnt, den Bau der Werrabahn für den dringenderen hielt, so war doch sehr zu berücksichtigen, daß die Verkehrsverhältnisse auf der Strecke Hof—Leipzig, Leipzig—Magdeburg und dann auf der Elbe wesentlich günstiger lagen, als die Schiffahrtsverhältnisse auf der Werra und Weser. Für den süddeutschen Exporthandel konnte diese Wasserstraße wohl noch für Jahrzehnte nicht in Frage kommen. Infolge der Flußzölle und des schweren Verkehrshindernisses am Mündener Wehr waren die Frachten auf beiden Strömen, die Speditionskosten usw. so hoch, daß die Kolonialwaren, die Bayern von Bremen bezog, seit mehreren Jahren den Weg von Bremen über Holland, den Rhein hinauf, in den Main nahmen. Dieser letztere Weg war nicht nur billiger, sondern auch schneller. Es war entschieden die Pflicht der Kurhessischen und Hannoverschen Regierung, im allgemeinen deutschen Interesse die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse so schnell als möglich anzubahnen. Es war für ganz Süddeutschland, namentlich für Bayern, von großer Bedeutung, mit dem Niederrhein, der Weser, Elbe und mit allen Nordseehäfen in direkte Verbindung zu kommen. Erst wenn diese Verbindung hergestellt war, konnte der Ludwigskanal im wahrsten Sinne des Wortes eine deutsche, ja eine Welthandelsstraße werden.

Was nun den Betrieb der beiden Zentralbahnen Halle—Kassel und Main—Werra anging, so riet List, dafür nur eine

Aktiengesellschaft zu konzessionieren. Zweckmäßig würde es sein, daß die beteiligten Staaten Preußen, Kurhessen, Bayern, Sachsen-Weimar, Sachsen-Koburg und Gotha und Sachsen-Meiningen derselben ein Minimum (etwa 3 oder $3^1/_2$ %) garantieren würden. Da die Thüringische Bahn jedenfalls bedeutend besser rentieren würde, als die Werrabahn, so würde sich infolge ihres größeren Reinertrags die geringere Rentabilität der letzteren bereits in den ersten Jahren derartig ausgleichen, daß die von den Staaten zu übernehmende Garantie eine nur nominelle sein würde. List vertrat auch die Ansicht, es entspräche nur der Natur der Verhältnisse, wenn die an den beiden Schienenwegen besonders interessierten Städte einen bedeutenden Teil der Garantie übernähmen, dagegen aber das Recht erhielten, den Bau und Betrieb der Bahn durch städtische Lokalkomitees zu kontrollieren.

Gegen Schluß der List'schen Ausführungen im Allgemeinen Anzeiger finden sich folgende bedeutsamen Worte [1]):

> „Alte Handelswege dürfen nur in außerordentlichen Fällen verlassen werden, weil dadurch Städte in ihren Wurzeln getroffen werden, in welchen Wissenschaften und Künste, Industrie- und Handelskonnexionen, Bürgerehre und Bürgergeist seit Jahrhunderten heimisch sind und geblüht haben; weil es unendlich leichter ist, kleine Städte zu mittleren und mittlere zu großen zu erziehen, als neue Städte von Grund aus aufzubauen.
>
> Unpolitisch ist es, bestehende Rechte, Verhältnisse und Zustände zu beeinträchtigen; endlich, weil eine solche Verlegung nicht allein dem nationalökonomischen, sondern vorzüglich dem finanziellen Zwecke des Unternehmens zuwiderläuft".

Nach List's Meinung mußte schon der Lokalverkehr der Städte Kassel, Eisenach, Gotha, Erfurt, Weimar, Naumburg und

---

[1]) Allgemeiner Anzeiger und Nationalzeitung der Deutschen, Jahrgang 1840, Nummer 172.

Halle für sich allein genügen, um das Anlagekapital zu verzinsen. Er hat sich das große Verdienst erworben, durch seine Wirksamkeit fast alle Kreise in erster Linie für das große Unternehmen der „Thüringer Bahn“ gewonnen zu haben. Wenn auch seine Tätigkeit Anerkennung fand, so geschah dies doch leider durchaus nicht in dem Maße, wie man es hätte erwarten sollen.[1]) Besonders wurde sie jedoch von der Universität Jena gewürdigt, die ihn zum Ehrendoktor ernannte. Leider versäumte man es, ihn in eine führende Stellung beim Thüringischen Eisenbahnverein zu berufen.

Unzweifelhaft ist jedenfalls, daß man das Zustandekommen dieses Vereins abgesehen von dem zielbewußten Vorgehen der beteiligten Regierungen auch der Wirksamkeit Friedrich List's zu verdanken hat.

Nach Abschluß desselben begab sich der Erbprinz von Sachsen-Koburg und Gotha mit einem Schreiben seines Vaters zu König Friedrich Wilhelm IV. nach Berlin, sein Inhalt betra einen Hinweis auf die Zwecke des Thüringischen Eisenbahnvereins und die Vorteile einer thüringischen Bahn.

In Gotha hatte Herzog Ernst I., bevor man in Deutschland mit dem Bau von Eisenbahnen begann, diesem wichtigen Verkehrsmittel reges Interesse geschenkt. Ihm war nicht entgangen, welchen wichtigen Einfluß die Eisenbahnen auf den Volkswohlstand und die Volksbildung, auf den Handel und die gewerbliche Tätigkeit ausübten. Als das Projekt Joseph Meyers, eine Verbindung Mitteldeutschlands mit den Hansestädten herzustellen, auftauchte, und derselbe um die Konzession zur Führung dieser Bahn durch das Herzogtum Koburg nachsuchte, trug die Regierung von Koburg und Gotha, wie bereits erwähnt, kein Bedenken, dieselbe zu erteilen. Wenn sie auch dieses Unternehmen für etwas übereilt hielt, glaubte sie doch, im Interesse Koburgs es nicht bekämpfen zu dürfen. Denn eins der wichtigsten Ziele der Regierung mußte naturgemäß

---

[1]) Von den drei Staaten Weimar, Gotha und Meiningen erhielt er nur eine geringe Geldentschädigung.

auf die möglichst baldige Verbindung der beiden Herzogtümer gerichtet sein. Durch die geplante Werrabahn wären sie, besonders wenn dieselbe bei Eisenach in die Thüringische Bahn einmündete, einander bedeutend näher gerückt worden.

Einige Jahre später schien es nochmals, als ob für Koburg die Aussicht, Anschluß an eine Eisenbahn zu erhalten, nicht mehr fern wäre. Es hatte sich nämlich in Bayern ein Aktienverein gebildet, der den Bau einer Bahn von Nürnberg über Bamberg an die Nordgrenze des Landes bezweckte. Um nun die Fortsetzung dieser Linie nach Koburg zu erreichen, ließ der Herzog Verhandlungen anknüpfen.

Leider kam auch diese Bahn, obwohl die Konzession bereits erteilt war, nicht zur Ausführung. Doch hatte das Auftauchen dieser beiden Projekte das Interesse für das Eisenbahnwesen in außerordentlicher Weise wach gerufen. So wurde es dem Herzog wesentlich erleichtert, im August 1840 den Thüringischen Eisenbahnverein zum Abschluß zu bringen.

Die Regierung von Koburg und Gotha hat sich ein großes Verdienst erworben, daß sie, als in Deutschland allmählich Eisenbahnen projektiert und auch gebaut wurden, sich bemühte, Vorurteile zu besiegen.

Vom Abschlusse des Eisenbahnvereins wurden durch das gothaische Ministerium übrigens auch die Ministerien der auswärtigen Angelegenheiten in Berlin, München und Kassel benachrichtigt.

Besonders entgegenkommend zeigte sich die Bayerische Regierung. Sie stellte bereitwillig ihre Unterstützung beim Bau einer Bahn Nürnberg—Bamberg—Koburg usw. in Aussicht. Man stand dort auf dem Standpunkte, daß ein bayerisches Eisenbahnwesen erst durch die Verbindung mit dem mittleren und nördlichen Deutschland ermöglicht würde.

Im Dezember 1840 war endlich die Zustimmung Preußens zum Bau der Thüringischen Bahn beinahe erreicht.

Die technischen Untersuchungen der Eisenbahnkommission, die sich auf die Linien:

1. Halle a. S. — Nordhausen — Heiligenstadt — Witzenhausen—Kassel,
2. Halle a. S. — Mühlhausen — Eschwege — Waldkappel—Lichtenau – Kassel,

3a. Halle a S. — Artern — Sömmerda — Erfurt — Gotha—Eisenach—Kassel,

3b. Halle a. S.—Naumburg—Weimar—Erfurt—Eisenach—Kassel und

4. Kassel — Mönchehof — Hofgeismar—Haueda—Peckelsheim—Driburg—Paderborn—Lippstadt

erstreckten, waren beendet.

Die Linien unter 1 und 2, bei denen, abgesehen von kurhessischem, nur preußisches Gebiet in Frage kam, hätte die Preußische Regierung der thüringischen Linie gern vorgezogen. Doch erwiesen sich die Terrainverhältnisse auf denselben sehr ungünstig. Wesentlich günstiger lagen die Terrainverhältnisse auf den Linien 3a und 3b.

Bei der Führung der Bahn durch die thüringischen Staaten fürchtete Preußen, nicht genügend Einfluß zu haben. Man hatte in Berlin keine Neigung, mit der Regierung von Koburg und Gotha einen Vertrag abzuschließen. Diese hatte die Interessen des Eisenbahnvereins in so energischer Weise vertreten, daß man dort darüber verstimmt war, außerdem hatte Koburg und Gotha die Etappenkonvention nur widerwillig erneuert. So kam es, daß die Preußische Regierung befürchtete, auch in Zukunft mit jener Regierung einen sehr schwierigen Stand zu haben.

In diesem schwierigen Momente sah sich der Großherzog von Weimar wiederum zum Eingreifen genötigt. In einem Schreiben an Friedrich Wilhelm IV. wies er besonders darauf hin, daß das bayerische Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten den Bau der Werrabahn sehr begünstigte, und sich für die Thüringische Bahn durch den Anschluß in Eisenach sehr günstige Aussichten eröffnen würden.

Trotzdem nun die Terrainverhältnisse durchaus für den Bau durch Thüringen sprachen, wünschten doch das preußische

Kriegsministerium und der Generalpostmeister von Nagler die Herstellung der nächsten Verbindung zwischen Halle und Kassel.

Im Frühjahr 1841 reiste der Herzog von Koburg und Gotha nach Berlin und wirkte sehr erfolgreich im Interesse der Thüringischen Bahn. Der Bau dieser Bahn war nunmehr so gut wie sicher, hatten doch auch Prinz Wilhelm, der Schwiegersohn des Großherzogs von Weimar, seine Gemahlin, wie auch der König selbst lebhaftes Interesse daran. Nur wünschte der letztere, daß von Eisenach nicht etwa direkt nach Frankfurt, sondern über Kassel gebaut würde, da Preußen zunächst größeres Interesse an der Fortführung dieser Bahn über Kassel—Lippstadt nach Köln zu, als an einer solchen nach Frankfurt a. M. zu hatte. Sehr geschadet hatte der Unterhändler Kurhessens, Oberbergdirektor Schwedes, den sächsischen Staaten, weil er mit voller Absicht erklärt hatte die Thüringischen Regierungen hätten den Wunsch, daß Eisenach direkt mit Frankfurt a. M. verbunden würde.

Nächst dem Großherzog von Weimar ist dem Herzog von Koburg und Gotha das große Verdienst zuzuschreiben, daß es endlich gelang, einen vollständigen Umschwung zu Gunsten Thüringens herbeizuführen. Auch der Widerstand des Finanzministers Grafen von Alvensleben und des Kriegsministers Generalleutnants von Thilo wurde schließlich überwunden.

Am 20. April 1841 fiel endlich im preußischen Staatsministerium die Entscheidung zu Gunsten der Richtung über Weimar.

In den Hauptpunkten waren nunmehr die drei in erster Linie interessierten Regierungen einig. Noch galt es aber eine Hauptschwierigkeit zu überwinden:

Auch mit Kurhessen zu einer Einigung hinsichtlich der Fortsetzung der Bahn an der kurrhessischen Grenze zu kommen.

Ende Juli desselben Jahres erging vom preußischen Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten an die Thüringischen Regierungen wie auch an die Kurhessische eine Einladung, zu den Verhandlungen einen Kommissar nach Berlin zu schicken.

Bei denselben, die sich vom September bis Dezember hinzogen, machte nur Kurhessen besondere Schwierigkeiten.

Dieselben betrafen zunächst die Richtung der Bahn. Kurhessen hätte es nämlich lieber gesehen, wenn anstatt über Naumburg und Weimar, über Mühlhausen, Wanfried und Eschwege gebaut worden wäre. Während es gelang, sich über den ersten Punkt bald zu verständigen, verursachte der zweite Punkt „militärische Angelegenheiten" längere Debatten. Preußen war bereit, dem Wunsche der Kurhessischen Regierung insoweit nachzugeben, als die Anordnungen hinsichtlich der Etappenkonventionen auf den Eisenbahntransport von Militär ausgedehnt werden sollten. Solche Transporte sollten, wenn möglich, jedes Mal vorher gemeldet werden. Während nun Kurhessen durchsetzen wollte, daß die betreffende Meldung schon 14 Tage vorher erstattet würde, erklärte sich Preußen bereit, in Fällen, bei denen Nachtlager oder etwas anderes verlangt würde, dieses 3 resp. 8 Tage vorher, je nach Anzahl der Mannschaften, anzukündigen.

Endlich hatte man sich soweit geeinigt, daß am 20. Dezember 1841 ein Staatsvertrag[1]) abgeschlossen werden konnte.

Wesentlich ist vor allem, daß sich nunmehr die beteiligten Regierungen bereit erklären, den Bau einer Eisenbahn von Halle über Merseburg-Weißenfels usw. nach Kassel und von letzterem Orte zum Anschluß an die in der Vorbereitung begriffene Bahn von Minden nach Köln innerhalb ihrer Staatsgebiete zuzulassen und zu befördern.

Die Preußische und Kurhessische Regierung behielten sich vor, sich darüber noch näher zu verständigen, wie die Bahn von Kassel auf eine angemessene Weise mit der Köln-Mindener oder mit einer anderen nach dem Niederrhein zu führenden Eisenbahn in unmittelbare Verbindung gebracht werden sollte.[2])

Von besonderer Bedeutung war auch die Bestimmung, daß das preußische Gesetz über die Eisenbahn-Unternehmungen vom 3. November 1838 auch für die Strecken in Kurhessen, Weimar und Gotha zu Grunde gelegt werden sollte.[3])

---

[1]) Regierungsblatt f. d. Großherzogtum Sachsen-Weimar-Eisenach, Jahrg. 1842, Nr. 5, S. 57 ff.

[2]) Art. 1 des genannten Vertrages.

[3]) Art. 1 resp. 4 desselb. Vertr.

Daß die beteiligten Regierungen bestrebt waren, eine durchaus gesunde Verkehrspolitik zu treiben, ging übrigens besonders daraus hervor, daß in diesem Vertrage auch auf den Bau der Werrabahn Rücksicht genommen wurde. Dadurch war nun Aussicht vorhanden, daß die Herzogtümer Meiningen und Koburg Anschluß an die Thüringische Bahn erhielten.[1])

Eine bedeutende Schwierigkeit war noch die Erledigung der Frage: welche Richtung sollte von Eisenach eingeschlagen werden? Denn eine Verbindung mit Frankfurt a. M. und dem Oberrhein mußte sobald als möglich hergestellt werden.

Jedenfalls konnte ohne die Genehmigung der Kurhessischen Regierung an eine Fortsetzung der Bahn über Eisenach resp. die kurhessische Grenze hinaus nicht gedacht werden.

Da der Kurprinz-Mitregent gleich im Anfang den Wunsch ausgesprochen hatte, daß Kassel nicht allein ein Knotenpunkt für eine Eisenbahnverbindung zwischen Halle und Lippstadt, sondern auch zugleich für eine solche zwischen Halle und Frankfurt würde, so war Kurhessen natürlich nur dann bereit, die Fortsetzung über Eisenach hinaus zu gestatten, wenn man diesem Wunsche nachkommen würde. Gründe zweierlei Natur spielten hierbei eine Rolle:

1. spezielle Rücksichten auf Kassel,

2. weil die Linie Fulda—Gelnhausen—Hanau nur durch einen verhältnismäßig schmalen Strich einer größtenteils unfruchtbaren Gegend zwischen dem wenig bevölkerten Rhön- und Vogelsgebirge führen und dem Lande sehr hohe Kosten auferlegen würde.

Besonders zogen sich nun die Verhandlungen in Berlin noch dadurch in die Länge, daß der kurhessische Bevollmächtigte von seinem Hofe besonderer Instruktionen bedurfte. Diese konnte er infolge des verwickelten Geschäftsganges in Kurhessen manchmal erst nach langem Warten erhalten. Eine Wendung zum Besseren trat endlich ein, als der Minister des Inneren von Hanstein aus dem Staatsministerium austrat.

---

[1]) Art. 1 resp. 4 des Staatsvertrags vom 20. Dezember 1841.

Dieser wollte leider bei seinem hohen Alter von neuen Zeitideen wenig wissen. Das Publikum erzählte sich, daß er immer gegen alle Eisenbahnunternehmungen eine unüberwindliche Abneigung gehegt habe. Er glaubte nämlich, die Folgen und Wirkungen, die die schnelle Verbindung der Menschen durch Eisenbahnstraßen auf die bestehenden Verhältnisse haben könnten, würden sich für die Zukunft auf keine Weise berechnen lassen. — Schwierig lagen in Kassel die Verhältnisse noch aus dem Grunde, als der Minister der auswärtigen Angelegenheiten von Steuber mit sieben deutschen Regierungen in Eisenbahnangelegenheiten verhandelte, nämlich mit der von Hessen-Darmstadt, Frankfurt a. M., Preußen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Koburg und Gotha, Sachsen-Meiningen und Sachsen-Altenburg.

Wenn nun auch durch den Abschluß des Staatsvertrags schon viel erreicht war, so war doch die wirkliche Ausführung der Thüringischen und anschließenden Hessischen Bahn deshalb noch nicht sicher gestellt. Es handelte sich in gewisser Hinsicht vorläufig nur um die Einleitung der nötigen Vorarbeiten. Bevor man eine wirkliche Garantie für die Ausführung beider Bahnen hatte, sollten noch mehr als zwei Jahre vergehen. Die Jahre 1842 und 1843 wurden besonders dadurch interessant, daß nun die Parlamente der beteiligten Staaten sich zu äußern hatten.

Bereits im Januar 1842 nahm der weimarische Landtag zur Eisenbahnfrage Stellung [1]). Der Berichterstatter, Abgeordneter Dr. Kieser, erkannte durchaus an, daß die Regierung bei den Unterhandlungen über den Bau der Thüringischen Bahn mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen und durch den Abschluß des genannten Vertrags einen bedeutungsvollen Sieg errungen hatte. Da die Interessen des Landes durchaus gewahrt waren, konnte sich der Landtag bei diesem Vertrage einstweilen voll-

---

[1]) Verhandlung des zu Weimar am 21. November 1841 eröffneten und am 28. Januar 1842 geendigten 9. Landtags im Großherzogtum Sachsen-Weimar, Verhandl zum 34. Protok.

kommen beruhigen und die sichere Hoffnung hegen, daß die Regierung auch in Zukunft auf diesem zielbewußten Wege fortschreiten würde. Dr. Kieser trat nun auch dafür ein, daß der Landtag unbedenklich 2500 Tlr. aus den landschaftlichen Reservefonds für die Vorarbeiten zu dieser Bahn bewilligen sollte, hätte er doch gegen eine Million für die weit weniger wichtigen Chausseen bewilligt. Mit 24 gegen 6 Stimmen wurde die geforderte Summe bewilligt, die zur speziellen Regulierung und Richtung der Eisenbahnstrecke zwischen Sulza und der kurhessischen Grenze höchstens erforderlich sein würde, während die andere Hälfte aus der Großherzoglichen Kammerkasse gezahlt werden sollte. Gegen den Antrag stimmten die Abgeordneten Lairitz, Steinberger, Schindler, Eichelkraut, Hotzler und Karst. Die drei letzteren befürchteten, die jetzige Bewilligung könnte leicht einen Grund zu späteren größeren Bewilligungen für die Eisenbahnen abgeben. Sehr energisch sprach sich dagegen der Abgeordnete von Mannsbach für die Bewilligung aus. Er erklärte nämlich, daß die Wichtigkeit, eine Deutschland, ja einen großen Teil von Europa durchschneidende Hauptstraße mittelst der anzulegenden Eisenbahn fernerhin im Lande zu behalten, jeden Zweifel wegen Bewilligung der verlangten Summe ausschließen müsse.

Auch die gothaischen Stände waren mit dem Vorgehen ihrer Regierung in der Eisenbahnangelegenheit durchaus einverstanden. Ihr Wunsch ging besonders dahin, daß auf möglichste Einheit in der Herstellung und Verwaltung der Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung gesehen würde. Außerdem wünschten sie, daß die Beschlüsse über die Ausführung und Verwaltung der Bahn, möge sie nun von den beteiligten Regierungen selbst ausgeführt oder durch Konzession einer Aktiengesellschaft gebaut werden, in möglichster Uebereinstimmung mit den übrigen beteiligten Regierungen gefaßt und durchgeführt würden.

Jedenfalls waren die Stände bereit, dieses Unternehmen mit allen Kräften unterstützen zu wollen [1]).

---

[1]) Erklärungsschrift des allgemeinen Landtags vom 19. März 1842.

Zu den Vorarbeiten war von den Ständen ein Kredit von 5000 Thlr. bei der Obersteuerkasse eröffnet worden.

Im Landtagsabschied vom 7. September 1842 sprach Herzog Ernst I. die Ansicht aus, man dürfe sich im Hinblick auf den kräftigen Einfluß, den die Ausführung der projektierten Bahn auf das Glück und den Wohlstand des Landes verspreche, weder aus Furcht vor den entgegenstehenden Schwierigkeiten noch den pekuniären Opfern von der Verfolgung des Endzwecks abschrecken lassen.

Zur Beratung über die Eisenbahnangelegenheit wurde in Gotha eine Kommission eingesetzt.[1]) Hauptaufgabe derselben war die Begutachtung folgender Fragen:

1.) ob für die Bahn im Herzogtum Gotha ein Bau auf Staatskosten oder ein Aktienunternehmen vorzuziehen sei;

2.) ob es notwendig sei, ein solches Aktienunternehmen von Staats wegen zu unterstützen;

3.) Ausmittelung und Zusammenstellung der zukünftigen Frequenz auf der Eisenbahn.

Im allgemeinen sprach sich nun die Kommission gegen ein Aktienunternehmen aus, dafür nur in dem Falle, wenn die Rücksicht auf die vor allem zu befolgende Gleichmäßigkeit im Verfahren mit den Nachbarstaaten hierzu Veranlassung gäbe.

Hinsichtlich der zweiten Frage entschied sie sich dahin, daß der Staat die Vorarbeiten auf eigene Kosten erledigen, nach Vollendung der Bahn aber die obere Leitung der Geschäfte in den Händen der Regierung bleiben möchte.

Was den dritten Punkt anging, so hatte sie die notwendigen, Ermittelungen vorgenommen. Bei der Fortsetzung der technischen Vorarbeiten stieß man auf keine bedeutenden Schwierigkeiten. Geheimrat und Regierungspräsident Freiherr von Stein wurde zum Kommissarius für Eisenbahnangelegenheiten ernannt.

Einige Monate nach den Verhandlungen der weimarischen und gothaischen Stände äußerten sich die preußischen Stände zu wichtigen Eisenbahnfragen.

[1]) Sie bestand aus Hofrat Ressen, Geheimrat von Stein, Geh. Konferenzrat von Trützschler und Hofrat Purgold.

Zu diesem Zweck berief der König Vertreter der Stände sämtlicher Provinzen zu einer Tagung nach Berlin, die im Oktober 1842 eröffnet wurde [1]).

Der Stand des Eisenbahnwesens in Preußen war damals folgender: Da der Staat sich bisher am Eisenbahnwesen nicht direkt beteiligt hatte, war leider dem Verkehrsbedürfnis nur in mangelhafter Weise genügt. In der Zeit von 1838—1842 waren von Aktiengesellschaften im ganzen 587 km Eisenbahnen gebaut. Man mußte schon damals die Erfahrung machen, daß an einen planmäßigen Ausbau des Eisenbahnnetzes nicht zu denken war, wenn der Staat nicht seine Hilfe in Aussicht stellen würde. Verschiedene weitere Bahnen mußten gebaut werden, doch fanden sich keine Unternehmer.

Was nun speziell die Thüringische Bahn anging, so hielt das Privatkapital die Rentabilität derselben mindestens für den Anfang für zweifelhaft. Da die Aktien verschiedener neuer Unternehmungen nach Einzahlung eines Teiles ihres Nominalbetrags durch die Agiotage sehr im Kurse gefallen waren, ließ es sich von der Beteiligung an neuen Bahnen zurückschrecken.

Die Preußische Regierung war nach den Erfahrungen mit den ersten Bahnen vollständig davon überzeugt, daß einer der tüchtigsten Hebel des gewerblichen Verkehrs möglichst vollkommene Verbindungsmittel seien. Speziell war sie sich auch dessen bewußt, daß aus politischen, militärischen und kommerziellen Gründen neue Bahnen gebaut werden mußten. Da Privatunternehmer naturgemäß in erster Linie auf die Rentabilität der betreffenden Bahnen sahen, so mußte der Staat selbst eingreifen und eine Wendung in der bisherigen Eisenbahnpolitik eintreten lassen.

In Preußen lagen damals die Verhältnisse insofern schwierig, als seit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelms IV. die

---

[1]) Die Verhandlungen der Vereinigten ständischen Ausschüsse über die Eisenbahnfrage in Preußen im Jahre 1842. Archiv für Eisenbahnwesen Jahrgang 1881, S. 1 ff.

Verfassungsfrage im Vordergrund des Interesses stand. Es handelte sich zunächst um die Einberufung von Reichsständen Durch acht Königliche Verordnungen vom 21. Juni 1842 wurde die Bestimmung getroffen, daß die Provinziallandtage aus denjenigen ihrer Mitglieder, die ihr besonderes Vertrauen genössen, einen ständigen Ausschuß wählten. Diese sämtlichen Ausschüsse wurden zu einer ersten gemeinsamen Beratung auf den 18. Oktober 1842 nach Berlin berufen.

Besonders sollten sich nun die Ausschüsse darüber äußern,

1.) ob sie die Ausführung eines umfassenden Eisenbahnsystems, wie es in einer vom Staatsministerium vorgelegten Denkschrift entwickelt war, für ein wahres Bedürfnis des Landes anerkannten?

2.) ob sie es für notwendig und zweckmäßig erachteten daß der Staat die Ausführung desselben durch Uebernahme einer Garantie für die Zinsen des Anlagekapitals herbeizuführen suche?

3.) ob sie dafür hielten, daß die Uebernahme einer solchen Garantie auch in Verbindung mit dem dann notwendigen Vorbehalte einer möglichen Wiedererhöhung des ermäßigten Salzpreises im allgemeinen den Wünschen des Landes entsprechen würde?

Was die Unterstützung der Eisenbahnen anging, so schlug die Denkschrift vor, eine Zinsgarantie von höchstens $3^1/_2\,\%$ zu gewähren. In der Eisenbahnfrage wurden schließlich die Regierungsvorschläge mit großer Mehrheit angenommen, nachdem allerdings Finanzminister von Bodelschwingh die Fragestellung über die Verbindung des Steuererlasses mit der Frage der Zinsgarantie sehr wesentlich geändert hatte [1]). Ganz besonders interessant ist, daß im Laufe der Verhandlungen ein ganz neuer Gesichtspunkt in den Vordergrund trat, nämlich die Frage, ob es nicht besser sei, daß der Staat die Eisenbahnen selbst baue und betreibe, als daß Aktiengesellschaften durch Zinsgarantien unterstützt würden, kurz die Frage, ob

---

[1]) S. 7 ff der genannten Verhandlungen.

es nicht schon jetzt zweckmäßig sei, zur Staatsbahnpolitik überzugehen.

Die Führung in dieser Frage übernahm der spätere Handelsminister, Kommerzienrat v. d. Heydt-Elberfeld, der schon damals warm und entschieden für das Staatsbahnsystem eintrat. Die Versammlung sprach sich mit einer Mehrheit von 50 gegen 47 Stimmen für die Regierungsvorlage aus. Es wurde ausdrücklich hervorgehoben, daß man aus berechtigten Gründen, wenn auch nur zur Zeit, gegen den Bau und Betrieb der Bahnen durch den Staat sei.

Bei den Verhandlungen erörterte der Finanzminister, wie wichtig der Bau von Eisenbahnen im allgemeinen und besonders für Preußen sei. In Frage kämen dabei drei Gesichtspunkte: militärische, politische und kommerzielle.

Die Streitkräfte des Landes würden durch die Eisenbahnen schneller vereinigt werden können, die Einwohnerschaft werde sich näher treten, und das Bewußtsein einer geschlossenen Nationalität sich stärken.

Was nun die kommerziellen Rücksichten angehe, so seien durch das Beispiel der Nachbarstaaten die Vorteile der Eisenbahnverbindungen bewiesen. Preußen dürfe hinter seinen Nachbarn nicht zurückbleiben, wenn es von ihnen nicht überflügelt werden wolle. Die inländische Industrie würde durch den Bau von Eisenbahnen gegen die Konkurrenz des Auslandes geschützt.

Der Grundgedanke des von der Regierung vorgeschlagenen Planes beruhe auf der Vereinigung der Provinzen untereinander mit der Hauptstadt.

Die Mehrzahl der Abgeordneten stimmten dem Minister bei. Besonders traten noch für den Bau von Eisenbahnen ein: der Präsident von Metternich, Bürgermeister Gier-Mühlhausen und Landrat von Bockum.

Auf der anderen Seite traten einzelne Gegner teils der Eisenbahnen im allgemeinen, teils der Beteiligung des Staates am Eisenbahnbau auf, besonders Hofmarschall von Rochow, Landrat von der Schulenburg-Salzwedel und Kammerherr v. Helldorf.

Diese meinten, es lägen noch nicht genügende Erfahrungen vor, um über den Wert der Eisenbahnen urteilen zu können. Daher habe der Staat noch keine Veranlassung, aus seiner zurückhaltenden Stellung herauszutreten und sich an so umfassenden Plänen zu beteiligen. Der praktische Nutzen der Eisenbahnen, so meinte Herr von Rochow, sei nicht hinlänglich erwiesen, den kommerziellen könne man nur teilweise, den militärischen in beschränktem Maße und nur den politischen ganz anerkennen.

In militärischer Hinsicht hob er besonders hervor, daß sich große Truppenmassen, Kavallerie, Trains und Artillerie rascher auf gewöhnlichen Wegen als auf den Eisenbahnen befördern ließen.

Bei der Abstimmung wurde die Frage: „Wird die Ausführung eines Eisenbahnnetzes, welches den Mittelpunkt der Monarchie mit den Provinzen und diese unter sich verbindet, auch in der Hauptrichtung das Ausland berührt, für ein dringendes Bedürfnis erachtet?“ mit 90 gegen 8 Stimmen bejaht.

Nunmehr folgten die Verhandlungen über die zweite Frage, die der Beteiligung des Staates an dem Ausbau des Eisenbahnnetzes im allgemeinen und die Art und Weise der Beteiligung im besonderen.[1]) Der Diskussion über diese Frage ging ein einleitender Vortrag des Finanzministers voraus. Besonders wichtig ist darin die Stelle: „Aktiengesellschaften allein könne man den Bau der Schienenwege nicht mehr überlassen, weil schon bei Strecken, die man noch für die rentabelsten halten konnte, bereits die Hilfe des Staates in Anspruch genommen sei. Falls der Staat nicht tatkräftig eingreife, so müsse man mit Bestimmtheit annehmen, daß das projektierte Eisenbahnnetz entweder gar nicht oder doch viel zu spät vollendet werden würde. Der Staat könne sich nun in zweifacher Weise betätigen, indem er entweder eine Zinsengarantie gewähre oder den Bahnbau auf eigene Kosten durchführe. Leider würde aber im letzteren Falle an ein geschlossenes Netz von Staats-

[1]) a. a. O. S. 10ff.

bahnen nicht zu denken sein, weil auf fast allen Hauptlinien bedeutende Strecken durch Gesellschaften gebaut wären.

Für die Regierung wären nun besondere Gründe ausschlaggebend, für jetzt und die nächste Zukunft Bahnen auf Staatskosten nicht zu bauen.“ Der fernere Verlauf der Debatte drehte sich aber trotz dieser Erklärung fast nur um die Frage, ob Staatsbahn oder Zinsgarantie vorzuziehen sei. Da eine sehr große Anzahl der Abgeordneten energisch und wiederholt für den Bau von Staatsbahnen eintrat, sah sich der Minister genötigt, ganz ausdrücklich den Standpunkt der Regierung zu betonen. Er erklärte deshalb zunächst nochmals:

„Die Frage, ob der Staat selbst den Bau übernehmen solle oder nicht, sei Gegenstand der wiederholten und sorgfältigsten Prüfung gewesen, auf Grund deren es auf das bestimmteste entschieden sei, davon abzustehen. Hierüber sei jede weitere Debatte unnötig.“ Trotzdem nahm die Debatte keine andere Richtung. In der folgenden Sitzung sah sich deshalb der Minister zu dem Zugeständnis veranlaßt, auch darüber abstimmen zu lassen, ob die Versammlung für Staatsbahnen gestimmt haben würde, wenn die Regierung nicht in so entschiedener Weise ihren entgegengesetzten Standpunkt vertreten hätte. Mit Genugtuung wurde dieses Zugeständnis entgegengenommen.

Der Minister erklärte am Schlusse der Diskussion noch einmal, daß

I.) gegenwärtig ein vollständig angemessenes System in den Eisenbahnen nicht mehr hergestellt werden könne, und

II.) zu erwägen sei, daß ohne Anleihen der Bau nicht ausgeführt werden könne, daß dann zur sofortigen Verzinsung Fonds verwandt werden müßten, bis eine Rente der Eisenbahnen vorhanden wäre, statt daß bei Genehmigung der Vorschläge der Regierung nicht nur jetzt, sondern auch höchst wahrscheinlich künftighin keine Kosten für die Steuerpflichtigen erwüchsen. Außer anderen seien diese Rücksichten hauptsächlich maßgebend gewesen.

Da trotz der so nachdrücklichen Stellungnahme die Hälfte der vereinigten Ausschüsse bei ihrem entgegengesetzten Stand-

punkt verharrte, kann man sehen, wie tief schon damals der Staatsbahngedanke Wurzel geschlagen hatte.

Den allgemeinen Gedanken über das beste Verhältnis des Staats zu den Eisenbahnen brachte Regierungspräsident von Auerswald mit folgenden Worten zum Ausdruck:

„Die Eisenbahnen würden die großen Ströme für den Handel und Verkehr werden, bei denen es nicht darauf ankommen dürfe, ob sie rentieren oder nicht; als solche müßten sie aber öffentliches, gemeinsames Staatsgut werden."

Eine Anzahl anderer Mitglieder, darunter von der Heydt, äußerte sich dahin:

„Nur wenn der Staat selbst den Bau der Eisenbahnen übernähme, könne er dies nationale Unternehmen in seinen Händen behalten; nur durch eine derartige Zentralisierung aller Kräfte, die dabei in Wirksamkeit treten sollen, könnten die Erfolge erreicht und gesichert werden, welche in militärischer und politischer Beziehung sowohl als auch im Hinblick auf die kommerziellen und industriellen Interessen davon erwartet würden."

Im einzelnen wurden gegen die Unterstützung in Form einer Zinsgarantie verschiedene Bedenken geltend gemacht: Den Besitzern von Aktien werde das Interesse an einer Kontrolle der Verwaltung, der Sporn zu der bei Aktiengesellschaften überhaupt schon schwierigen Sparsamkeit und Vorsicht fehlen; die Regierung werde den Aktionären gegenüber, die voraussichtlich z. T. Ausländer wären, in eine schwierige Lage kommen; es würde ihr die Möglichkeit genommen werden, die Verwendung öffentlicher Gelder zu kontrollieren, mußte doch die Verwaltung derselben Privatleuten überlassen werden; die Zinsgarantie würde auch nicht zur Ausführung aller Eisenbahnen ausreichen, da einzelne derselben die Betriebskosten kaum decken würden. Das erforderliche Kapital werde sich nicht finden, wenn die Garantie nur eine bestimmte Anzahl von Jahren gewährt würde; man irre sich in der Meinung, Bauen und Verwalten der Eisenbahnen würde besser, wohlfeiler und zweckmäßiger von Privatgesellschaften

als vom Staate besorgt; der Staat sei vielmehr besser in der Lage, seine Beamten zu bilden, zu wählen und zu kontrollieren als jene; bei einer Zinsgarantie hätte der Staat keinen Anspruch auf etwaige Ueberschüsse, er erlitte vielmehr nur Verluste ohne Aussicht auf Gewinn.

Andere dagegen stimmten dem Minister bei. Man erklärte, eine Garantie sei das beste Mittel, die Aktienunternehmungen wieder zu heben und zu beleben; durch eine solche würden auch Kapitalien des Auslandes herangezogen werden.

Auch Gegner des Eisenbahnbaues überhaupt sprachen ihre Ansicht aus. Diese wollten naturgemäß von einer Beteiligung des Staates am Bau von Eisenbahnen nicht das Mindeste wissen.

Das Haupthindernis für die Regierung, dem Gedanken Eisenbahnen auf Staatskosten zu bauen, näher zu treten, war nun die Verordnung vom 17. Januar 1820 betr. die künftige Behandlung des gesamten Staatsschuldenwesens. Nach § 1 derselben war die Höhe der preußischen Staatsschulden auf 180 092 720 Taler festgesetzt, und außerdem erhielt § 2 folgende Bestimmung:

„Wir erklären, diesen Staatsschuldenetat auf immer für geschlossen. Ueber die darin angegebene Summe hinaus darf kein Staatsschuldschein oder irgend ein anderes Staatsschuldendokument ausgestellt werden.

Sollte der Staat künftighin zu seiner Erhaltung oder Förderung des allgemeinen Besten in die Notwendigkeit versetzt werden, zur Aufnahme eines neuen Darlehns zu schreiten, so kann solches nur mit Zustimmung und unter Mitgarantie der künftigen reichsständischen Versammlung geschehen. [1])

Da nun eine reichsständische Versammlung noch nicht einberufen war, war es der Regierung demnach unmöglich, ein Darlehn aufzunehmen, und ohne ein solches war an einen Bau auf Staatskosten nicht zu denken.

Als es zur Abstimmung kam über die Frage:

---

[1]) a. a. O. S. 14 ff.

„Erachtet es die Versammlung für wünschenswert und notwendig, daß der Staat die baldige Ausführung des in der ersten Frage bezeichneten Eisenbahnnetzes mit den ihm zu Gebote stehenden Mitteln und namentlich auch durch Uebernahme einer Garantie für die Zinsen des Anlagekapitals herbeizuführen suche?“
wurde mit 83 gegen 14 Stimmen die Regierungsvorlage genehmigt.

In Betracht kam außer der Beteiligung des Staats bei der Thüringischen Bahn noch die beim Bau

1. der Köln—Mindener Bahn,
2. der Rheinischen Bahn,
3. der Oberschlesischen Bahn,
4. der Niederschlesisch—Mährischen Bahn,
5. der Stargard—Posener und
6. der Bergisch—Märkischen Bahn.

Hatten sich schon die preußischen Stände verhältnismäßig spät zur Eisenbahn-Angelegenheit äußern können, so begannen leider noch viel später die Verhandlungen über diese Frage im kurhessischen Landtage. Besonders trug hieran das mangelnde Entgegenkommen der Kurhessischen Regierung die Schuld. Diese war allerdings insofern in schwieriger Lage, als gleichzeitig Verhandlungen wegen des Baues der Main—Weserbahn mit Frankfurt und dem Großherzogtum Hessen schwebten. Was die Richtung der letzteren anging, so konnte man leider über die Ein- und Ausmündung derselben nur schwer zu einer Verständigung kommen. Besonders wollte Frankfurt nicht auf die gestellten Anträge eingehen.

Viel schwieriger war es jedoch, hinsichtlich der finanziellen Beteiligung jedes der drei Staaten zu einer Einigung zu kommen.

Da beide Hessische Regierungen davon überzeugt waren, Frankfurt würde durch seine Lage und kommerzielle Bedeutung in jeder Hinsicht den Hauptvorteil von der Bahn haben, hielten sie es für durchaus richtig, daß dementsprechend auch die Kosten von ihm getragen und mindesten 3 Millionen Taler

beigesteuert werden müßten. Letzteres sträubte sich jedoch sehr dagegen, war es sich doch dessen durchaus bewußt, daß es beim Bau dieser Bahn nicht umgangen werden konnte.

Erst Mitte Dezember 1842 wurde vom Kurprinzen-Mitregenten beim Beginn des Landtags in der Thronrede die Ankündigung gemacht, daß den Landständen Vorlagen, die den Bau von Eisenbahnen beträfen, zugehen würden. Zu Vorarbeiten bewilligten die Landstände die vom Ministerium verlangten 1000 Taler. Als jedoch die in Aussicht gestellte Vorlage im Oktober 1843 noch nicht gemacht war, machten die Deputierten der Stadt Kassel, in dem Bewußtsein, daß eine längere Verzögerung dem Lande außerordentlichen Schaden zufügen würde, der Ständeversammlung den Vorschlag, die Regierung um Auskunft über den Stand der Eisenbahnangelegenheit und um tunlichste Beschleunigung der betreffenden Vorlage zu bitten.

Die Ständeversammlung ersuchte darauf in einem Schreiben vom 11. November 1843 die Regierung um diese Mitteilung, besonders über Richtung, Zeit des Beginnes und der mutmaßlichen Vollendung der Bahn, als Privat- oder Staats-Unternehmen, über die Größe der Kosten und Beschaffung der Mittel, über die Mittel zur Verzinsung und Tilgung einer etwaigen Anleihe, über die Verwaltung der Bahnen und des Kapitals, das zu ihrem Bau verwandt werden mußte, und um möglichste Beschleunigung der betreffenden Vorlage.

Am 4. Januar 1844 wurde endlich der Ständeversammlung folgender Beschluß des Ministeriums des Innern mitgeteilt[1]):

„Die Regierung habe der Einführung von Eisenbahnen in in Kurhessen sowohl in technischer und gewerblicher Beziehung als auch in Hinsicht auf die Verhältnisse zu den angrenzenden Staaten wie auch in finanzieller Rücksicht fortwährend ihre Aufmerksamkeit gewidmet. Es seien Vorarbeiten vorgenommen worden wegen der Anlage von Eisenbahnen

[1]) v. Reden: Die Eisenbahnen Deutschlands, 1. Abt. II. Abschnitt 4. Lieferung (Eisenbahnen im Kurfürstentum Hessen) S. 1727 ff

von Kassel nach den Grenzen des Landes in südwestlicher und nordwestlicher, in nördlicher und östlicher Richtung zum Anschluß an die projektierten Bahnen der benachbarten Staaten.

Es sei wegen des Anschlusses und der Fortführung dieser Bahnen verhandelt worden mit dem Königreich Preußen, dem Großherzogtum Sachsen, dem Herzogtum Sachsen-Koburg und Gotha, dem Königreich Bayern, dem Großherzogtum Hessen, der Stadt Frankfurt und dem Königreich Hannover.

Wiewohl die Vorarbeiten zu einem beträchtlichen Teile vollendet seien, so fehle es jedoch noch an mehreren Ermittelungen und Arbeiten, welche zu einem definitiven Abschluß und als Grundlage für eine schließliche Entscheidung nach Abwägung aller in Betracht zu ziehenden Verhältnisse nicht entbehrt werden könnten.

Es lasse sich nur die allgemeine Angabe machen, daß die Gesamtlänge der in Betracht kommenden Linien ungefähr 30 Meilen betrage, und daß der Kostenbetrag für eine Meile auf 500000 Taler durchschnittlich anzunehmen sei.

Die Verhandlungen mit den auswärtigen Regierungen seien teilweise noch nicht auf den Punkt gediehen, daß ein bestimmtes Resultat derselben mitgeteilt werden könnte, teilweise selbst erst in neuester Zeit angeknüpft, teilweise noch jeder näheren Ausbildung bedürftig, dieselben seien aber für einzelne Landesteile von solcher Bedeutung, daß von ihrem Ergebnis sowohl die Entscheidung über die Bahnrichtungen wesentlich mit abhänge, als danach mit zu bemessen sein werde, welchen Maßregeln wegen der Beschaffung der Kosten, namentlich wegen der Zulassung von Aktien-Unternehmungen, der Unterstützung solcher durch Zinsengarantie oder der unmittelbaren Beteiligung der Staatskasse, der Vorzug zu geben sein würde.

Nicht zu übersehen sei, daß die Ausführung von Eisenbahnen in Kurhessen größeren Schwierigkeiten unterliege als in den meisten anderen deutschen Ländern, daß die natürliche Beschaffenheit des Landes hierbei große Beschränkungen auferlege und die Aufwendung ungewöhnlich großer Kosten erheischen werde, daß die Zerstörung althergebrachten, für

einzelne Landesteile wichtigen Verkehrs die unvermeidliche Folge von Eisenbahnen sein werde, und die Einwirkung des Kostenpunktes auf den Finanzhaushalt die sorgfältigste Prüfung notwendig mache.

Bei dieser Sachlage würden die Absichten und Bemühungen der Regierung um den Bau von Eisenbahnen am meisten dadurch gefördert werden, daß dieselbe sich in den Stand gesetzt sähe, nach Maßgabe und unter alsbaldiger Benutzung des geeigneten Zeitpunktes sich zu entscheiden, und infolgedessen auch Verbindlichkeiten und Lasten auf die Staatskasse zu übernehmen, ohne im eintretenden Falle die ständische Zustimmung dazu einholen zu müssen.

Deshalb werde an die Ständeversammlung der Antrag gerichtet, im allgemeinen ihre Zustimmung zu erteilen, daß die Regierung zum Zweck der Erbauung von Eisenbahnen Lasten und Verbindlichkeiten auf die Staatskasse übernehmen könne, und sowohl Zinsen und andere Garantien zu versprechen und zu leisten, als auch nach Bedürfnis Anleihen aufzunehmen oder sich bei Aktienunternehmungen zu beteiligen."

Wie man erwarten konnte, befriedigte diese sehr allgemein gehaltene Erklärung des Ministeriums die Stände keineswegs. Der Landtagsausschuß für Eisenbahnen gab auch seiner Unzufriedenheit offen Ausdruck.

Fast schien es, als würde es bei den ohnehin schon gespannten Beziehungen zwischen Regierung und Parlament zu einem völligen Bruch kommen. Doch kam nach wochenlangem Verhandeln endlich eine Verständigung zustande. Am 20. Februar 1844 wurde den Ständen von der Regierung die Mitteilung gemacht, daß man sich hinsichtlich der Main-Weserbahn für den Bau über Marburg entschieden habe, und zwar auf Staatskosten. Das notwendige Kapital sollte zu $3^1/_2\,^0/_0$ aufgenommen werden. Der Kostenvoranschlag, der sich auf 7 600 000 Taler belief, war durch den englischen Eisenbahn-Ingenieur Stephenson bis auf 6 500 000 Taler ermäßigt worden.[1])

[1]) Letzterer hatte im Jahre 1843 nicht nur die Linie Kassel—Frankfurt, sondern auch Kassel—Eisenach, soweit sie kurhessisches Gebiet betraf, untersucht.

Das die Regierung schließlich dem Drängen des Landtags nachgab, hatte wohl auch seinen Grund darin, daß die Majorität der Abgeordneten zielbewußt für den Bau von Eisenbahnen eintrat.

Am 7. November 1843 erstattete der Abgeordnete Frhr. Waitz von Eschen über den Antrag der Abgeordneten Arnold und Schwarzenberg, die Eisenbahnangelegenheit betreffend, Bericht:[1]) Er trat energisch für den Bau von Bahnen ein und wies darauf hin, daß die von den Antragstellern gehegte Befürchtung, Kurhessen würde bei längerem Aufschub des Bahnbaues vom Personen- und Handelsverkehr, den ihm seine natürliche Lage zuwiese, ausgeschlossen und durch die Eisenbahnen anderer Länder umgangen werden, durchaus begründet sei.

Denn es müsse besonders befürchtet werden, es könnte die energisch im Bau begriffene Bahn Leipzig—Hof—Bamberg bis Würzburg verlängert werden, weil es dort keine großen Terrainschwierigkeiten gab. Falls selbst der Spessart einige Schwierigkeiten böte, so wäre doch von Würzburg eine Verbindung durch Eilwagen mit Frankfurt möglich, und man könnte dann leicht diese Verbindung vor der über Eisenach und Fulda bevorzugen.

Leider fehlte es jedoch auch unter den Ständemitgliedern nicht an Gegnern der Eisenbahnen. Diese erklärten,[2]) eine Eisenbahn durch Hessen bringe dem Lande keinen Nutzen, weil es immer eine Frage bleibe, ob die rohen Produkte, Steine usw. auf der Eisenbahn transportiert werden könnten; daß ein auf die Anlage der Bahn verwandtes Kapital von 15 Millionen Talern sich nicht genügend verzinsen könne, und daher neue Steuern bewilligt werden müßten, um das Defizit zu decken.

Durch die Erledigung der Main-Weserbahnfrage war auch der Bau der Thüringer Bahn, resp. ihrer Fortsetzung über die

---

[1]) Augsburger Allgemeine Zeitung, Jahrg. 1843, Nr. 319.
[2]) Privileg. Gothaische Zeitung, Jahrg. 1844, Nr. 5.

kurhessische Grenze hinaus um ein gutes Stück vorwärts gekommen, wenn auch noch bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden waren. Leider hatte man beim Abschluß des Staatsvertrags vom 20. Dezember 1841 verabsäumt, einen Termin für den Beginn und die Vollendung des Baues der Thüringer Bahn und ihrer Fortsetzung festzusetzen. Wenn auch der Vertrag an und für sich von der Bereitwilligkeit der betreffenden Regierungen sprach, die Führung der Bahn durch ihr Gebiet zu gestatten, so war jedenfalls die Aussicht vorhanden, daß noch lange Jahre vergehen konnten, ehe dieser Schienenweg vollendet war, und daß der Bau sich sehr verteuern würde.

Ein zweiter Mangel, der sich allerdings weniger fühlbar machte, war der, daß man sich noch nicht darüber verständigt hatte, ob man auf Staatskosten bauen oder eine Aktiengesellschaft konzessionieren sollte. Vielleicht war man aber schon damals davon überzeugt, daß überhaupt vor dem Beginn des Baues die drei Staaten: Preußen, Sachsen-Weimar-Eisenach und Sachsen-Koburg und Gotha zwecks Regelung der Hauptfragen sich durch einen zweiten Vertrag würden verständigen müssen.

Wie bereits erwähnt, wollte die Preußische Regierung im wesentlichen aus politischen Gründen vorläufig von einem Bahnbau auf Staatskosten nichts wissen.

Auch die Weimarische Regierung verhielt sich einem Bau auf Staatskosten gegenüber ablehnend; jedoch waren hier andere Gründe maßgebend. Infolge der Terrainschwierigkeiten, die besonders auf weimarischem Gebiete vorhanden waren und den Bau sehr verteuert hätten, glaubte die Regierung, es nicht verantworten zu können, auf Staatskosten zu bauen. Im Landtage waren vorläufig die Ansichten geteilt.

Den entgegengesetzten Standpunkt nahmen Regierung und Stände von Koburg und Gotha ein. Dort bevorzugte man durchaus den Bau auf Staatskosten. Ein Bericht der aus den Interessenten aller Klassen zu Gotha konstituierten Eisenbahnkommission sprach sich über die dortigen Verhältnisse

folgendermaßen aus:[1]) „Die Terrainverhältnisse der gothaischen Bahnstrecke sind nicht nur überhaupt dem Baue günstig, sondern insbesondere bei weitem günstiger, als dieses auf dem auf dem weimarischen und preußischen Gebiet der Fall ist; es hat daher die Staatsregierung den Bau ihrer Bahnstrecke auf Staatskosten wohl in keiner Weise zu scheuen und dies um so weniger, als sie jedenfalls bei gesellschaftlichem Baue der ganzen Bahn in unmittelbarer oder mittelbarer Beteiligung bei derselben den Mehrkosten der außer ihrem Gebiete liegenden Bahnstrecke bedeutende Opfer zu bringen, sich veranlaßt sehen dürfte."

„Die Schulden der Landeskassen sind im Vergleich mit denen anderer Staaten so gering, daß eine zeitweise Vermehrung derselben für einen unter den gegenwärtigen Verhältnissen vom Staatswohle so dringend gebotenen Zweck unbedenklich erscheint."

„Die Finanzen unseres Staatshaushalts, Dank sei es einer weisen Verwaltung und der Mitwirkung der Landstände, sind auf das trefflichste geregelt, und der Kredit der Landeskassen ist so gut, daß denselben jede für den Eisenbahnbau erforderliche Aufbringung von Geldkräften leicht werden wird".

Leider ließen sich die Preußische und Weimarische Regierung nicht von der Gothaischen umstimmen. Deshalb mußte sich nunmehr letztere mit dem Gedanken eines Baues durch eine Aktiengesellschaft befreunden. Hätte sie sich widersetzt, so hätte sie nur den Zeitpunkt und die Gelegenheit versäumt, für die Stadt Gotha und das Herzogtum Vorteile zu erringen.

Da man in den beteiligten thüringischen Städten schon bald nach dem Abschluß des Vertrags vom Dezember 1841 von der Stimmung der Regierungen über die Art des Baues Kenntnis erhielt und naturgemäß vermutete, daß Preußen und Weimar in dieser wichtigen Frage den Ausschlag geben würden, bildeten sich auf Veranlassung des weimarischen Kammerherrn

[1]) M Arzberger: Eisenbahnen als Staats- und Gesellschafts-Unternehmungen. Hamburg und Gotha, 1842, S. 25.

und Geh. Finanzrats Freiherrn von Groß im März 1842 in den Städten Merseburg, Weißenfels, Namburg, Apolda, Weimar, Erfurt und Eisenach Vereine zur Zeichnung auf Aktien auf die projektierte Bahn. Während die Weimarische Regierung dieses Vorgehen begünstigte, verhielt sich die Gothaische entschieden ablehnend, weil sie die Tätigkeit der Vereine für übereilt hielt. Man war dort der Meinung, es müßten Rentabilitätsberechnungen und Kostenanschläge erledigt sein, bevor mit der Aktienzeichnung begonnen würde. Die Gothaische Regierung befürchtete übrigens auch, in den thüringischen Städten würde kaum der vierte Teil des erforderlichen Kapitals durch Aktien gedeckt werden können.

Anfangs schien es, als hätte sie sich getäuscht. Besonders in der Stadt Weimar war bei fast allen Klassen der Bevölkerung das Interesse für die Aktiensubskription außerordentlich rege. Es beteiligten sich sehr viele daran, von denen man es nicht erwartet hätte. Man glaubte fest, es könnten 8 Millionen Taler, die man für notwendig hielt, ohne Garantie der Regierungen aufgebracht werden, wenn sich in den anderen beteiligten Städten eine ähnliche Teilnahme zeigen würde.

Der Großherzog von Weimar betätigte schon damals sein lebhaftes Interesse dadurch, daß er 500 Aktien (50 000 Taler) aus der Kammerkasse bewilligte, ebensoviel bewilligten die Stände aus der Landschaftskasse. Auch hieß es, die Fürstlichen Personen würden sich privatim mit einer großen Anzahl von Aktien an dieser Bahn beteiligen.

Die in den einzelnen an der Bahn gelegenen Städten gewählten Ausschußmitglieder traten im März 1842 in Erfurt zu einer Sitzung zusammen. Man beschloß dort, das Unternehmen mit allen Kräften fortzusetzen und an die Regierung Anträge zwecks detaillierter Veranschlagungen zu richten. Die nächste Versammlung sollte in Weimar stattfinden. Freiherr von Groß erklärte sich bereit, die fernere Leitung der Aktiengesellschaft, die ja noch in der Vorbereitung begriffen war, bis zu diesem Zeitpunkt zu übernehmen.

Sehr wesentlich war, daß unter den Ausschußmitgliedern gegenseitiges Vertrauen herrschte. Alle waren von der großen Bedeutung dieses Bahnbaues durchdrungen. Leider sah man aber mehr und mehr, daß die Aktienzeichnungen zur Durchführung dieses Schienenweges durchaus nicht genügen würden. Sehr bedauerlich war, daß große Banken sich davon fernhielten. Besonders drei Gründe hatten auf die Aktienzeichnung ungünstig eingewirkt: Noch wußte man nicht genau, welche Stellung die drei Regierungen der Thüringer Bahn gegenüber einnehmen würden. Jedenfalls hatten dieselben durchblicken lassen, daß sie von einer Garantieübernahme nichts wissen wollten. Ferner machte sich in Deutschland die Nachwirkung außerdeutscher Ereignisse störend bemerkbar.

Glücklicherweise einigten sich die drei Regierungen endlich dahin, die Vorarbeiten zum Bahnbau auf Staatskosten ausführen zu lassen.

Allgemeine Vorarbeiten hatte übrigens außer der Weimarischen auch die Gothaische Regierung machen lassen, und zwar durch den Chausseebauinspektor Milwitz und den Vermessungskommissär Wölster. Ferner hatte der belgische Ingenieur en chef de Ridder das gothaische und weimarische Gebiet untersucht.

Da die Mitglieder der provisorischen Eisenbahngesellschaft endlich einsahen, daß sie auf dem früher eingeschlagenen Wege nicht zum Ziele gelangen konnten, schritten sie zu einer Neugründung derselben. Der Zweck der neuen Gesellschaft war der, zunächst nur den Regierungen eine Veranlassung zu geben, sich über die Bedingungen und Modalitäten einer von ihnen zu erteilenden Konzession zum Bau der Eisenbahn von Halle bis Eisenach resp. bis zur kurhessischen Grenze sowie über die dem Projekt zuzuwendenden Staatsvergünstigungen näher auszusprechen.

Obgleich sich früher in Gotha kein Komitee gebildet hatte, ergingen doch an Privatleute Aufforderungen, sich an der Generalversammlung des neuen Vereins zu beteiligen, die am 30. Oktober 1843 in Weimar stattfinden sollte. Da der Haupt-

zweck der neuen Eisenbahngesellschaft nur ein vorbereitender war, trug auch die Gothaische Regierung kein Bedenken mehr, die Genehmignng zur Eröffnung der Subskription auf Aktien in der Stadt Gotha zu erteilen.

Da das Interesse des Publikums sehr rege war, wurden in kurzer Zeit 1871 Aktien à 100 Taler gezeichnet.

Der Ausschuß der Thüringer Eisenbahngesellschaft beschloß nunmehr, dahin zu wirken, daß der Bau der Bahn dieser Gesellschaft als ein gemeinsames auf gemeinschaftliche Kosten auf Aktien auszuführendes Unternehmen überlassen würde.

Die Verhandlungen mit den drei Regierungen führten zunächst nur zu einer provisorischen Vereinbarung. Doch war schon daraus ersichtlich, daß dieselben von der Uebernahme einer Zinsgarantie durchaus nichts wissen wollten.

Schwierig wurden damals die Verhältnisse für die Thüringische Eisenbahngesellschaft dadurch, weil ihr in der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn-Sozietät eine sehr energische Konkurrentin erwuchs. Diese erklärte sich bereit, den ganzen Betrag des Baues von $9^1/_2$ Millionen Taler zu decken und für die Erfüllung ihrer Offerte genügende Sicherheit zu leisten.

So verlockend dieses Angebot auch war, so entschlossen sich die Regierungen doch, die Thüringische Gesellschaft zu bevorzugen. Maßgebend mochten wohl zwei Gründe sein:

1.) Die Regierungen sicherten sich naturgemäß einen viel größeren Einfluß auf das ganze Unternehmen, wenn sie sich finanziell an demselben beteiligten, als wenn sie einer kapitalkräftigen Gesellschaft, die nicht auf ihre Unterstützung angewiesen war, die Konzession erteilt hätten.

2.) Für die Durchführung des ganzen Unternehmens war es sehr günstig, wenn gerade auch ein großer Teil der Anwohner der Bahn finanziell daran interessiert war.

Im März 1844 war der Sieg der Thüringischen Eisenbahngesellschaft entschieden, und die Beteiligung der Regierungen als Aktionäre gesichert. Trotzdem lagen die Aussichten für die Thüringische Bahn im Anfang des Jahres 1844 nicht

günstig, und zwar deshalb, weil die Kurhessische Regierung wieder Schwierigkeiten machte.

Nachdem zur Einleitung der Vorarbeiten eine technische Kommission, die aus dem preußischen Bauinspektor Henz, dem weimarischen Staatsrat Thon und dem gothaischen Wirkl. Geheimrat Freiherr von Stein bestand, eingesetzt war, wurde mit denselben im Frühjahr 1843 begonnen und Ende desselben Jahres abgeschlossen. Als dies von Halle bis Eisenach erledigt war, hielt man es für nötig, sich über die Fortsetzung der Bahn nach Frankfurt a. M. zu Gewißheit zu verschaffen. Man hielt es jedoch für zweckmäßig, zunächst die Verhandlungen der Kurhessischen Regierung mit den Ständen, bei denen es sich um die Beschaffung der nötigen Baufonds handelte, abzuwarten und erst dann nötigenfalls weitere Schritte zu tun.

Früher als man es erwartete, traten Schwierigkeiten ein. Unter Androhung mißliebiger Maßregeln wurde den Ingenieuren, die an der eisenachischen Grenze mit Nivellieren beschäftigt waren, die Fortsetzung dieser Arbeiten auf einer hereinspringenden Spitze kurhessischen Gebiets von den dortigen Behörden untersagt. Außerdem erklärte die Kurhessische Regierung der Weimarischen und der Preußischen Regierung, die Fortsetzung der Thüringischen Bahn könne wegen Terrainschwierigkeiten nicht in der vertragsmäßigen Richtung über Rotenburg, sondern etwa über Netra oder Eschwege gebaut werden.

Es folgten nunmehr sehr energische Verhandlungen dieser Regierungen mit der Kurhessischen.

Dem kurhessischen Gesandten in Berlin wurde gegen Ende des Jahres 1843 vom Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten mitgeteilt, die Bahn müßte unbedingt über Rotenburg gebaut werden, weil sonst die Strecke verlängert würde. Im Februar 1844 erklärte sich endlich die Kurhessische Regierung bereit, den Bahnbau über Rotenburg zu gestatten [1]).

[1]) Diese günstige Wendung war durch das Gutachten Stephensons herbeigeführt worden, der den Bau der Linie Gerstungen-Rotenburg-Kassel für durchaus nicht zu schwierig hielt.

Nunmehr schienen endlich alle Hindernisse, die den Bau der Thüringer Bahn verzögert hatten, beseitigt zu sein.

Daß sobald als möglich mit demselben begonnen werden mußte, unterlag schon deshalb keinem Zweifel, weil ja durch den Bau von Konkurrenzbahnen die allgemeine Lage des thüringer Unternehmens und die Geldbeschaffung schwieriger werden mußte.

Ungünstig war für die Thüringer Bahn, daß die Sächsisch-Bayerische Bahn ihrer Vollendung nicht mehr fern war. Außerdem hatte der König von Bayern die Genehmigung zum Bau einer Bahn von Bamberg nach Aschaffenburg endgültig erteilt. Daß dieselbe bis Frankfurt fortgesetzt wurde, war ziemlich sicher. Sehr wichtig war, daß ein Teil der Bamberger Bahn schon ganz vollendet, und ein anderer Teil der Vollendung nahe war.

Da besonders auch die Landesherren der beteiligten Staaten von der dringenden Notwendigkeit überzeugt waren, daß jeder Tag der Verzögerung dem Unternehmen schaden könnte, kam bereits im April 1844 ein neuer Staatsvertrag zwischen den beteiligten Regierungen, d. h. unter Ausschluß der Kurhessischen, zustande[1]). Verzögert hatte seinen Abschluß nur noch der Umstand, daß verschiedene Ansichten über die Beteiligungsziffer der drei Staaten am Aktienkapital bestanden. Preußens Wunsch ging nun dahin: Jeder Staat solle soviel geben, je nach welchem Verhältnis der betreffende Staat von der Eisenbahn durchzogen würde, während Koburg und Gotha eine Beteiligung nach dem Verhältnis des Baukapitals wünschte.

Nach längeren Beratungen einigte man sich dahin, daß von dem auf 9 Millionen Taler veranschlagten Anlagekapital von den drei Regierungen der vierte Teil übernommen wurde, und

---

[1]) Glücklicherweise hatte der Thronwechsel in Preußen und Koburg und Gotha für die Thüringer Bahn keine Verzögerung zur Folge. König Friedrich Wilhelm IV. brachte sogar diesem Bahnbau noch größeres Interesse entgegen als sein Vater, und Herzog Ernst II. war ebenso wie sein Vorgänger von der hohen Bedeutung der ersten Thüringer Bahn überzeugt.

zwar von der Preußischen (Länge der preußischen Strecke = 69 km) 810000 Taler,[1]) von der Weimarischen (Länge der weimarischen Strecke 77 km) 900000 Taler und von der Gothaischen (Länge der Strecke 44 [42,7?] km) 540000 Taler.

Falls die 9 Millionen Taler zum Bau nicht ausreichen würden, so sollten weitere Kapitalien von der Aktiengesellschaft durch Anleihen aufgebracht werden, wenn nicht etwa die drei Regierungen sich über die Erhöhung des Aktienkapitals einigen würden. Verhandlungen, die mit der Meining'schen Regierung wegen der Führung der Bahn durch meining'sches Gebiet bei Ober- und Unter-Neusulza angeknüpft werden mußten, führten schnell zum Ziele.

Am 19. April 1844 konnte endlich der Staatsvertrag abgeschlossen werden.[2]) Nunmehr war endlich der Bau der Thüringer Bahn auch finanziell gesichert. Denn sobald bekannt wurde, daß die drei Regierungen sich mit einem namhaften Betrage an dem Aktienkapital beteiligen würden, stieg die Beteiligung an der Zeichnung auf die Privataktien außerordentlich, sogar auf das vierfache des Bedarfs. Es war sehr

---

[1]) Diese Summe wurde aus einem Legat Friedrich Wilhelm III. bewilligt. Der letzte Wille des Königs enthält folgende Anordnung:

„Auch bestimmen Wir, daß aus unserem Schatull-Vermögen zur Beförderung der beabsichtigten und für den Staat besonders auch aus militärischen Rücksichten wichtigen Eisenbahn nach den westlichen Provinzen über Kassel für eine Million Aktien gezeichnet werden; diese Aktien sollen jedoch als ein eiserner Fond bei diesem Unternehmen verbleiben, und die Zinsen davon zum Unterhalte dieser Bahn und den damit verbundenen Kosten verwendet werden. Wir überlassen jedem Regierungsnachfolger, einen besonderen Bevollmächtigten zu ernennen, der im Interesse unserer wohlgemeinten Absicht dafür Sorge zu tragen hat, daß die Zinsen dieser Aktien nur zum Besten dieser Eisenbahn verwendet werden; für jetzt ernennen Wir zu diesem Bevollmächtigten den Staats- und Finanzminister Grafen von Alvensleben."

[2]) Grossherzoglich Weimarisches Regierungsblatt Nr. 8 vom 6. Juli 1844, S. 65 ff.

zweckmäßig, daß der Ausschuß in erster Linie die neun an der Bahn gelegenen Städte hierbei berücksichtigte, und zwar beteiligten sich diese mit $3\,^1/_2$ Millionen Taler am Aktienkapital. Zur Zeichnung auf den Rest von etwa $3\,^1/_2$ Millionen Taler waren schon mehr als genug Anmeldungen eingelaufen.

Nachdem nun das Unternehmen soweit auf einer sicheren Grundlage ruhte, hätte man erwarten sollen, daß sofort mit dem Bau begonnen wäre, waren doch die Vorarbeiten längst abgeschlossen.

Leider trat nochmals ein Hindernis ein, und zwar wiederum von kurhessischer Seite. Vielleicht hatte man dies schon beim Vertragsabschluß geahnt. Denn vorsichtigerweise war die Bestimmung getroffen, daß die Bahn zunächst nur bis Eisenach gebaut werden sollte. Die Fortsetzung bis gegen die kurhessische Grenze bei Gerstungen sollte erst gebaut werden, wenn die Forsetzung der Bahn entweder über Rotenburg nach Kassel oder über Meiningen und Koburg nach Bamberg sicher gestellt sein würde.

Wenn auch die Kurhessische Regierung die Fortsetzung der Thüringer Bahn über Rotenburg nach Kassel genehmigt hatte, so war damit die Frage, ob auch diese Linie einerseits nach der Provinz Westfalen, andererseits nach Frankfurt a. M. zu Anschluß erhalten würde, noch keineswegs entschieden. Die Stellung des Kurprinzen dem Eisenbahnwesen gegenüber war leider eine beinahe ablehnende. Abgesehen davon hatte es wohl in Kassel verstimmt, daß die drei Regierungen nicht um die besondere Genehmigung zu den Konzessionen, die man der Thüringischen Eisenbahngesellschaft erteilen wollte, nachgesucht hatten. Es war allerdings im Art. 4 des Vertrags vom 20. Dezember 1841 eine gegenseitige Verständigung der vier beteiligten Staaten über diesen Punkt in Aussicht genommen. Da aber die Preußische und die beiden Thüringischen Regierungen genau wußten, daß dies für den Bahnbau wieder eine Verzögerung bedeuten würde, sah man davon ab.

Weiten Kreisen in Kurhessen war, obwohl man ja die Stellung, welche die Regierung dem Eisenbahnwesen gegenüber

einnahm, zur Genüge kennen gelernt hatte, die neue Verzögerung doch unerwartet gekommen. Endlich entschloß sich die städtische Behörde in Kassel, in dieser Angelegenheit Schritte zu tun. Sie machte sich besonders dadurch verdient, daß sie gleichzeitig einen sozialpolitischen Zweck damit verband. In einer Eingabe, die direkt an den Kurprinzen-Regenten gerichtet wurde, legte sie dar, daß die schnelle Erledigung dieser wichtigen Angelegenheit auch im Interesse der damals gerade arbeitslosen Handwerker läge.

Die Antwort; die der Kurprinz dem Oberbürgermeister Arnold persönlich erteilte „diese Sache ließe sich nicht übers Knie brechen“ [1]), war für die Stellung des Fürsten sehr bezeichnend. Vielleicht stellte er sich besonders noch aus dem Grunde auf diesen Standpunkt, weil er dem Landtag, der in seiner Mehrheit den Bau von Bahnen dringend wünschte, nicht entgegen kommen wollte.

Diese Ungewißheit würde noch länger gedauert haben, wenn sich nicht endlich die Preußische und die beiden Thüringischen Regierungen zu einem Ultimatum entschlossen hätten.

Dieses ging dahin: Falls bis zum 26. Juli die gewünschte Erklärung betr. Fortsetzung der Thüringer Bahn nicht gegeben sei, würden die Unterhandlungen mit Kurhessen abgebrochen werden. Andererseits würden dann mit der Bayerischen Regierung Verhandlungen zwecks Fortsetzung der Thüringischen Bahn durch Franken angeknüpft werden. Die Furcht vor der völligen Umgehung Kurhessens veranlaßte endlich die dortige Regierung zu der Erklärung, daß der Kurprinz die Fortsetzung der Thüringer Bahn über Kassel nunmehr genehmigt habe. Dieselbe sollte in Kurhessen von der sogenannten „Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft“ weiter geführt werden. [2])

Nunmehr konnten endlich die letzten Vorbereitungen für den Beginn des Thüringer Bahnbaues schnell erledigt werden.

[1]) Privileg. Goth. Ztg. Jahrg. 1844, Nr. 147.

[2]) Ihr Statut wurde vom Kurprinzen am 10. September 1844 genehmigt.

Ganz besonderes Interesse zeigte übrigens das weimarische Städtchen Apolda, berühmt durch seinen Handel mit Strumpfwaren, für dieses Unternehmen. Wie es hieß, hatte es sich an der Aktienzeichnung mit einer Million Taler beteiligt. [1]) Seine Bevölkerung war fest davon überzeugt, daß gerade für die Industrie von Apolda der Bau dieses Schienenwegs eine Lebensfrage bedeuten konnte.

Auch Fürstlichkeiten beteiligten sich mit bedeutenden Kapitalien an der Aktienzeichnung, z. B. sicherte die Herzogin von Sachsen-Gotha-Altenburg dem Unternehmen der Thüringer Bahn die Beteiligung mit einem Aktienkapital von 26 000 Taler [2]), der Herzog von Koburg und Gotha mit einem solchen von 100 000 Taler [3]) zu. Die Beteiligung des Großherzogs von Weimar habe ich bereits an anderer Stelle erwähnt.

Im August 1844 wurde der Thüringischen Eisenbahngesellschaft von Preußen die Konzession erteilt, im September folgten die beiden thüringischen Konzessionen. Die Direktion nahm ihren Sitz in Erfurt, das ja als bedeutendste Stadt Thüringens dazu besonders geeignet war. Noch in demselben Jahre begann der Bahnbau. Trotz der nicht unbedeutenden Terrainschwierigkeiten [4]) konnte die Hauptstrecke Halle a. S.—Eisenach bereits in den Jahren 1846/47 unter Teilnahme der Landesherren eröffnet werden. Sehr bedeutende Schwierigkeiten lagen auf dem Gebiete des Großherzogtums Sachsen-Weimar, besonders in der Nähe von Apolda und der Residenz. Zwischen Weimar und Erfurt mußten verschiedene tiefe Einschnitte gemacht werden. Glücklicherweise konnte der gefürchtete Tunnelbau, den man wegen des Ettersberges für nötig hielt, vermieden werden. Die größten Schwierigkeiten

---

[1]) Apolda hatte damals nur 4—5000 Einwohner.

[2]) Privileg. Goth. Ztg Jahrg. 1843, Nr. 228.

[3]) Privileg. Goth. Ztg. Jahrg 1843, Nr. 239.

[4]) Ueber die Saale mußten 9 Strom- und 11 große Flutbrücken, über den Gotthardtteich b. Merseburg 2, die Ilm 4, die Gera 3, die Apfelstedt 2, die Hörsel 8 und die Werra 4 Brücken von zum Teil sehr ausgedehnter Spannung gebaut werden.

bot aber das Terrain hinter der Station Kösen [1]). Dort muß sich die Bahn in vielen Kurven flußaufwärts winden, und zwar durch die Felsen so dicht an der Saale, die zwischen Naumburg und Sulza sechsmal überbrückt werden mußte, daß man das Ufer des Flusses durch eine lange Mauer einzudämmen gezwungen war. Das Flußbett der Saale, Ilm, Gera und Hörsel mußte achtmal verlegt werden.

Nach Vollendung der Strecke bis Eisenach war wenigstens den Bedürfnissen des Lokalverkehrs der anliegenden und in der Nähe liegenden Ortschaften genügt. Für das Großherzogtum Weimar war schon viel erreicht, war doch eine Verbindung zwischen den beiden Hauptkreisen und deren Hauptstädten nunmehr hergestellt. Auch das Herzogtum Gotha hatte viel gewonnen, da das ganze Land in gleicher Weise Vorteile von der Bahn hatte. In den nächsten Jahren galt es nun, durch Vollendung der Bahn bis zur kurhessischen Grenze und Anschluß an die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn dem Weltverkehr zu seinem Rechte zu verhelfen.

Beide Staatsverträge, sowohl der vom Dezember 1841 [2]) als auch der vom April 1844 [3]) waren dadurch besonders wichtig, daß der schwierigen Verhältnisse zwischen Eisenbahn und Post Erwähnung getan war. Was speziell den letzteren angeht, so waren der Thüringischen Eisenbahngesellschaft von der Weimarischen Regierung ähnliche Leistungen auferlegt, als nach § 36 des Gesetzes vom 3. November 1838 die preußischen Eisenbahngesellschaften zu Gunsten der preußischen Postverwaltungen übernehmen mußten. Infolgedessen war die Gesellschaft verpflichtet, sich mit ihrem Betriebe nach Möglichkeit nach den Bedürfnissen der Postverwaltung zu richten. Die Gesellschaft mußte z. B. die unentgeltliche Beförderung

---

[1]) Pistor, H., die thüringischen Eisenbahnen, speziell die des Thüringer Waldes, namentlich in ihren orographischen Verhältnissen (Mitteilungen der Geographischen Gesellschaft für Thüringen), Jena 1908, S. 90 resp. 91.

[2]) Art. 10.

[3]) Art. 14.

der Briefe, Gelder und aller anderen dem Postzwange unterworfenen Gegenstände übernehmen und auch die für den Transport der Poststücke notwendigen Postwagen unentgeltlich befördern. Von der Weimarischen Regierung waren nun diese Leistungen derartig für die Staatskasse verwertet worden, [1]) daß sie im Jahre 1847 die Nutznießung vertragsmäßig der Thurn- und Taxis'schen Postverwaltung gegen Entgelt abtrat. Derselbe Schritt war von den Regierungen von Sachsen-Koburg und Gotha und Sachsen-Meiningen getan. Bald kam es jedoch wegen der Ausführung der Verträge zu zahlreichen Streitigkeiten, besonders über die Höhe der Frachtvergütung für Beförderung zahlungspflichtiger Postsendungen und über die für die Eisenbahnpostwagen zu zahlenden Vergütungen, sodaß man sich zum Abschluß verschiedener Nachtragsverträge genötigt sah. Diese waren jedoch für Taxis durchaus nicht günstig; erreichten doch die Regierungen einerseits, daß die Höhe der Gewichtsvergütung fortan nach dem Umfang des Postverkehrs innerhalb des betreffenden Gebiets oder gar der Landeshauptstadt ständig geregelt wurde — dies hatte eine fortlaufende Steigerung in den Zahlungen zur Folge — und andererseits, daß die Transportvergütung für Eisenbahn-Postwagen sich zum Vorteil der Staatskasse in eine stets zunehmende Einnahme verwandelte. Besonders wichtig war nun, daß die Nachtragsverträge für kündbar erklärt wurden. Demnach hatte es die Regierung in der Hand, nach der Kündigung auf Grund des alsdann wieder eintretenden unkündbaren Hauptvertrages weitere Vorteile zu erlangen. Es betrug z. B. die Eisenbahn-Vergütung, welche von der Taxis'schen Postverwaltung an die Weimarische Regierung für 1866 zu zahlen war, 8000 Taler. Für dasselbe Jahr mußte Taxis an den Staat und die Gemeinden als Chaussee- und Brückengeldabgabe, die gleichfalls steigend war, 9000 Taler zahlen.

---

[1]) Grosse, Oskar: Die Beseitigung des Thurn- und Taxis'schen Postwesens in Deutschland durch Heinrich Stephan, Minden 1898, S. 74 ff. — Großherzogl. Sächs Regierungsbl. Jahrg. 1847, Nr. 6.

Je mehr nun der Bahnbau sich seiner Vollendung näherte, desto mehr zeigte es sich, daß es im Interesse der finanziellen Grundlage des Unternehmens gelegen hätte, wenn die Regierungen die Genehmigung zur Ausgabe von 12000000 Talern Aktien erteilt hätten. Schon im Jahre 1847 traten Schwierigkeiten ein. Zur endgültigen Herstellung der Bahn reichten die veranschlagten Kapitalien nicht aus. Es mußten Ueberschreitungen des Voranschlags erfolgen,

1. weil die Zerstückelung des Grundeigentums in Thüringen zu wenig Berücksichtigung gefunden hatte; die Bodenverhältnisse waren so ungünstig, daß die Preise durchschnittlich über 20% höher waren, als man nach den bisherigen Erfahrungen annehmen durfte;
2. weil der Umfang der Erdarbeiten viel zu gering berechnet war;
3. weil übersehen war, daß alle Bahngebäude massiv gebaut werden würden;
4. weil man nicht ahnen konnte, daß eine ungünstige Wendung des Marktes für die Eisenschienen eintreten würde;
5. weil man nicht wußte, wie hoch sich die Kosten für die Bedeckung der Einsteigeplätze auf den Bahnhöfen belaufen würden, und
6. weder an die Anwendung elektromagnetischer Telegraphen, noch an die Legung des zweiten Schienengeleises gedacht war.[1])

Jedenfalls mußte damit gerechnet werden, daß der Voranschlag um vier Millionen Taler überschritten wurde. Die Kosten für das zweite Geleis waren auf ungefähr zwei Millionen Taler berechnet. Da es nun der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft infolge der Ungunst der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse unmöglich war, die nötigen Summen mit Hilfe einer Privatanleihe zu beschaffen, sah sie sich genötigt, die drei Regierungen um Unterstützung zu bitten. Nach dem

[1]) Weimarische Ztg, Jahrg. 1847, Nr. 42.

Rechnungsabschluß vom 31. Dezember 1847 [1]) betrugen die Baukosten für die Thüringer Bahn bis zu diesem Termin:

11 349 516 Taler

Dieser Aufwand war durch das Aktienkapital und durch Kapitalien, die darlehnsweise aufgenommen waren, gedeckt. Der früher schon genehmigte Plan, eine $3^1/_2$ prozentige Anleihe von 4 000 000 Talern durch Prioritäts-Obligationen aufzunehmen, konnte infolge des ungünstigen Zustandes der Geldverhältnisse leider nicht ausgeführt werden.

Wenn auch die Legung des zweiten Geleises noch verschoben wurde, so handelte es sich also doch um die baldige Beschaffung von 2 000 000 Taler.

Die Vollendung der ganzen Strecke lag nun nicht allein im Interesse des Welt-Handelsverkehrs, sondern besonders auch der am Aktienkapital stark beteiligten drei Regierungen.

Wegen der politischen Ereignisse der Jahre 1848/49 waren die Betriebsergebnisse des Jahres 1848 [2]) bedeutend ungünstiger als die des Jahres 1847. Sehr günstig konnten die Ueberschüsse natürlich erst werden, nachdem die Thüringer Bahn durch die Friedrich-Wilhelms-Nordbahn mit der Main—Weser—Bahn (vollständig eröffnet 1852) und durch erstere und die Westfälische Bahn (Haueda-Lippstadt) mit der Kölner—Mindener Bahn (eröffnet 1847) verbunden war.

Für die erste Anleihe von zwei Millionen Talern wurden von Preußen 1 000 000 Taler, von Weimar 600 000 Taler und von Gotha 400 000 Taler zu einem Zinsfuß von $3\,^0/_0$ bewilligt.

Nachdem die finanzielle Sicherstellung der Thüringer Bahn wenigstens vorläufig erledigt war, galt es nunmehr, ihr den so notwendigen Anschluß an der kurhessischen Grenze zu verschaffen. Es galt deshalb, wiederum mit der Kurhessischen Regierung Verhandlungen anzuknüpfen. Diese gestalteten sich aus zwei Gründen schwierig, wollte sich doch die Kurhessische Regierung sowohl auf den Betrieb der Thüringer- als auch auf

[1]) Eisenbahn-Ztg , (Stuttgart), 1848, Nr. 44.
[2]) Stat. Uebersicht, S. 74.

den der späteren Werrabahn Einfluß sichern. Deshalb hätte man es auf dortiger Seite natürlich am liebsten gesehen, wenn der Einmündungspunkt der Werra-Bahn möglichst in der Nähe der kurhessischen Grenze gelegen hätte. Vor allem kam es der Kurhessischen Regierung darauf an, die Betriebsregulierung bei diesem Knotenpunkt in der Hand zu haben.

Den Bau der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn wollte sie ursprünglich nur bis an die Grenze des Kreises Eisenach übernehmen. Später erklärte sie sich jedoch bereit, bis Eisenach zu bauen, weil sie die Befürchtung hegte, die Einmündung der Werra-Bahn könnte östlich von Hörsel ermöglicht werden. Hierauf konnten natürlich die drei an der Thüringischen Bahn beteiligten Regierungen nicht eingehen, weil ja die Strecke von Eisenach bis an die kurhessische Grenze bereits der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft konzessioniert war. Uebrigens schlug die Kurhessische Regierung noch vor, den Anschluß bei Obersuhl oder zwischen Hörsel und Herleshausen erfolgen zu lassen. Von der Gegenseite wurde dagegen dringend gewünscht, daß Gerstungen als Anschlußpunkt gewählt werden sollte. Man war sich in Thüringen glücklicherweise darin vollkommen einig, daß es durchaus unzweckmäßig sein würde, der Kurhessischen Regierung entscheidenden Einfluß auf den Betrieb der Werra-Bahn zu gewähren.

Was nun den Anschluß bei Obersuhl angeht, so hätte der Bahnhof zwischen zwei unbedeutenden Dörfern gelegen. Der Marktflecken Gerstungen dagegen eignete sich sowohl der Terrainverhältnisse wegen als auch als Sitz eines Justiz-, Polizei-, und Rentamts vielmehr als Knotenpunkt.

Im Mai 1848 kam endlich auf einer Konferenz in Erfurt zwischen der Preußischen, den beiden Thüringischen Regierungen und der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft einerseits und der Kurhessischen Regierung und der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft andererseits eine Einigung dahin zustande, daß die Wahl auf Gerstungen fiel.

Nachdem nun endlich diese Schwierigkeiten beseitigt waren,

galt es nochmals finanzielle Schwierigkeiten, die der Thüringer Eisenbahngesellschaft erwachsen waren, zu beseitigen.

Infolge der Ungunst der Zeiten sahen sich schon im Jahre 1849 die drei Regierungen von neuem genötigt, die Thüringer Bahn zu unterstützen. Leider war es der Direktion derselben nicht gelungen, anderweitig die noch erforderlichen Kapitalien zu erhalten.

Obwohl sie mit der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft einen Vertrag zwecks Zahlung eines Vorschusses von 350 000 Reichstalern à 4 % abgeschlossen hatte, konnte sie doch denselben wegen der Geldverhältnisse dieser Bahn nicht erhalten.

Nunmehr war die Direktion gezwungen, sich an die drei Regierungen mit der Bitte zu wenden, jede derselben möge ihr 70 000 Taler entweder in bar leihen oder eine entsprechende Zahl der Prioritäts-Obligationen, die sie schon in Händen hatten, gegen gewisse demnächst näher zu bezeichnende Garantien auf bestimmte Zeit wieder aushändigen.

Die Preußische Regierung erklärte ihre Bereitwilligkeit, 70 000 Taler bar darzuleihen gegen Verpfändung der Schienenvorräte, die sich noch im Besitze der Gesellschaft befanden, falls die beiden anderen Regierungen eine gleiche Unterstützung gewähren würden.

Deshalb machte die Direktion den beiden anderen Staatsregierungen den Vorschlag: jede der beiden möge, falls sie ein bares Darlehn nicht bewilligen wollten, ihr wenigstens dadurch Beistand leisten, daß sie ihr ungefähr 100 000 Taler Prioritätsobligationen, die sie für das frühere Darlehn noch in Händen hatten, auf bestimmte Zeit zurückgäben, um sie bei neuen Darlehnsaufnahmen als Pfandmittel benutzen zu können. Dagegen könnten sie sich in der Zwischenzeit an die im Großherzogtum Weimar und im Herzogtum Gotha gelegenen Trennstücke halten.

Es handelte sich nun zunächst um die Beantwortung der Frage:

War eine Gefährdung der Großherzoglichen Staatskasse zu befürchten, falls die Regierung sich auf einen teilweisen Eintausch der Prioritätsobligationen einließ?

Das Staatsministerium hielt irgend eine Gefahr nicht für vorliegend, falls man sich den ungestörten Fortgang der Amortisation zur Bedingung mache. Die erwähnten Trennstücke hatten nach dem Rechnungsabschluß pro 1848 einen durchschnittlichen Erwerbswert von beinahe 400000 Talern.

Wenn nun einerseits die drei Staaten durch die Unterstützung der Thüringer Eisenbahn-Gesellschaft in keiner Weise einen Verlust zu befürchten hatten, so lag andererseits die schnelle Vollendung der Bahn im Interesse derselben, und zwar nicht nur aus verkehrspolitischen, sondern auch aus finanzpolitischen Gründen. Denn die Staaten hatten sich verpflichtet, solange auf Dividende zu verzichten, bis die Privataktien ihren Eigentümern eine solche von 3 % gewähren würden. Dieser Fall konnte aber erst dann eintreten, wenn die damalige Betriebseinnahme von rund 500000 Talern um bedeutend mehr als die Hälfte steigen würde.

Im weimarischen Landtage trat der Referent, der Abgeordnete Heß, warm für die Vorlage ein [1]): Er wies darauf hin, daß für das Jahr 1849 die Vollendung der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn in Aussicht stand. Deshalb mußte auch die Thüringer Bahn so schnell als möglich vollendet werden. Für die Verkehrsentwicklung auf derselben mußte die Verbindung mit der Nordbahn und der schon fertigen Strecke Kassel-Karlshafen, welche die Bahn mit der Weser in Verbindung brachte, durchaus förderlich sein. Besonders wichtig war nun, daß die Regierung keinen Pfennig Geld zu opfern brauchte. Bei dem damaligen Kurse handelte es sich um etwa 100000 Taler in Prioritätsaktien.

---

[1]) Verhandlg. des am 20. Mai 1849 eröffneten und am 10. Februar 1850 geendigten außerordentlichen Landtags, 42. Stenogr.-Protok. vom 13. Juli 1849.

Zur Bedingung hatte die Regierung der Eisenbahngesellschaft gemacht, sie müßte von den betreffenden Prioritätsobligationen jährlich 20000 Taler im Nominalwerte an die Staatskasse zurückgeben.[1])

Wesentlich war auch, daß der größte Teil von dem Gelde, das auf den Ausbau der Bahn verwandt wurde, im Kreise Eisenach verdient wurde.

Besonders traten noch für die Vorlage ein der Abgeordnete Trunk und der Kommissar Stichling. Sie wurde einstimmig angenommen.

In demselben Monat wurde auch in der Gothaischen Abgeordneten-Versammlung (Berichterstatter Abg. Grüzmüller) der Antrag der Finanzabteilung genehmigt, der Direktion der Thüringischen Eisenbahngesellschaft von den für ein bei der Gothaischen Staatskasse erborgtes Kapital von 400000 Talern bei dieser Kasse niedergelegten Thüringischen Eisenbahn-Prioritätsobligationen für 100000 Taler dergleichen Obligationen nach ihrem Nennwert auf die Dauer von fünf Jahren aushändigen zu dürfen, um dieselben als Unterpfand bei Aufnahme von Kapitalien benutzen zu können.

Im September 1849 wurden endlich die Thüringer- und Friedrich-Wilhelms-Nord-Bahn vollendet, und dadurch die langersehnte durchgehende Verbindung Halle—Kassel hergestellt.

Schließen somit die Jahre 1848 und 1849 einerseits einen wichtigen Abschnitt in der Geschichte des Thüringischen Verkehrswesens ab, so wurden andererseits die politischen Vorgänge

---

[1]) Wichtig war übrigens, daß sich die Weimarische Regierung ausbedungen hatte, die im Besitze der Thüringischen Eisenbahngesellschaft dermalen befindlichen Grundstückstrennstücke mit einem Gesamtflächeninhalt von 1319 preußischen Morgen dürften weder ganz noch auch zum kleinsten Teile ohne Genehmigung der Regierung veräußert oder verpfändet werden, und daß, falls eine so genehmigte Veräußerung einträte, der gewonnene Erlös zur Hälfte zur Wiedereinlösung einer entsprechenden Anzahl der der Thüringischen Eisenbahndirektion von der Großherzoglichen Regierung zeitweilig eingehändigten Prioritätsobligationen verwendet werden sollte, um sie an die Regierung zurückzugeben.

dieser Jahre für die weitere Entwicklung des dortigen Eisenbahnwesens von ausschlaggebender Bedeutung. Da es den verschiedenen Strömungen, die auf die Gründung eines thüringischen Einheitsstaates hindrängten, nicht gelang, sich durchzusetzen, waren damit auch der thüringischen Eisenbahnpolitik die Wege gewiesen, d. h. von einer einheitlichen Politik konnte nunmehr nicht die Rede sein.

Da aber die thüringischen Staaten allgemein dem Eisenbahnwesen reges Interesse entgegen brachten, wurde trotzdem in verhältnismäßig kurzer Zeit Thüringen mit einem dichten Netz von Eisenbahnen überzogen.

Es sei mir gestattet, noch kurz auf die Geschichte zweier anderer thüringer Bahnen einzugehen, deren Bau auch schon frühzeitig angeregt wurde. Es handelt sich hierbei einmal um die Bahn Weißenfels—Leipzig und dann um die Werra-Bahn.

Der Bau der ersteren wurde schon in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts von verschiedenen Seiten, besonders von der Stadt Leipzig, angeregt. Wenn auch die Konkurrenz der Magdeburg—Leipziger Eisenbahn sich von Jahr zu Jahr fühlbarer machte, und naturgemäß deshalb eine direkte Verbindung zwischen der Thüringer Bahn und Leipzig bedeutende Vorteile in Aussicht stellte, so war doch dieser Bau aus finanziellen Gründen vorläufig nicht möglich. Die Preußische und Sächsische Regierung einigten sich 1848 in einem Staatsvertrage über die nötigen Vorbedingungen. Die endgültige Entscheidung fiel erst zu Gunsten des Baues im Jahre 1851 auf der Generalversammlung der Aktionäre in Naumburg mit 2053 gegen 383 Stimmen. [1])

Der Vorsitzende der Eisenbahn-Direktion, Graf Keller, bezeichnete die bisherige Lage der Thüringer Eisenbahn sehr treffend mit den Worten: „Bisher war der rechte Arm, den sie nach Leipzig ausstreckte, durch die Magdeburg—Leipziger Bahn gefesselt, von deren Fahrplänen sie in fortwährender Abhängigkeit unsäglich schikaniert wurde".

---

[1]) Augsburger Allgem. Ztg., Jahrg. 1851, Nr. 320.

Die Personen, welche aus Thüringen über Halle nach Leipzig reisten, mußten oft stundenlang in Halle warten, die Güter aber blieben tagelang dort liegen, ehe sie von dem thüringer Bahnhof auf den der Magdeburg—Leipziger Bahn gebracht und weiter transportiert wurden. Leider waren alle Verhandlungen, die eine Besserung dieser Verhältnisse herbeiführen sollten, erfolglos verlaufen.

War schon der Bau der Weißenfels (Corbetha) —Leipziger Bahn (31,11 km)[1]) für die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft von großer Bedeutung, so war dies bei der geplanten Werra-Bahn kaum weniger der Fall.

Nachdem leider im Jahre 1837 der Plan eines Bahnbaues zwischen Nürnberg und Bremen nicht zur Ausführung kam, war leider für die Werra-Bahn der günstigste Augenblick verpaßt. Die nachteiligen Folgen des Eisenbahnschwindels, von dem fast ganz Mittel-Europa ergriffen war, machten sich bemerkbar. Als in den vierziger Jahren die beteiligten Regierungen nunmehr den Bau ernsthaft in Erwägung zogen, begannen die Eifersüchteleien über die Richtung; die Streitigkeiten über die Linie zwischen Koburg und Hildburghausen — ob sie gerade gelegt oder dem meining'schen Fabrikdistrikte näher gerückt werden sollte — und über die Ausmündung, — ob bei Gerstungen oder Eisenach (letzteres wollte die Weimarische Regierung erzwingen, um dieser Stadt und der Thüringer Eisenbahn einen Vorteil zu sichern) — dauerten mehrere Jahre.

Gerade die Zeit, in der Eisenbahn-Unternehmungen für die Privatspekulation besonderes Interesse boten, war nun vorüber. Infolge der Wirren und Nachwehen der Jahre 1848/49 konnten aber auch die Regierungen wenigstens vorläufig nicht an eine Unterstützung dieses wichtigen Unternehmens denken.

Die Aktionäre der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn und der Thüringischen Eisenbahn wünschten den Bau der Werra-Bahn

---

[1]) Eröffnung dieser Bahn im Jahre 1856.

sehr dringend [1]). Doch hätten beide Gesellschaften den Bau nur dann übernehmen können, wenn ihnen eine finanzielle Unterstützung gewährt worden wäre.

Somit war das Unternehmen vorläufig auf dem toten Punkt angelangt. Glücklicherweise waren sich aber die beteiligten Kreise dessen vollkommen bewußt, daß gerade die Erledigung dieses Projektes besonders nötig war. Nach sehr langen Verhandlungen gelang es endlich, die verschiedenen Schwierigkeiten zu beseitigen. Im Winter 1858/59 konnte endlich die ganze Strecke (162 km) Eisenach—Salzungen—Meiningen—Hildburghausen—Koburg—Lichtenfels (Einmündung in die Bayerische Ludwigs—Süd—Nordbahn) vollständig eröffnet werden.

Alle beteiligten Staaten konnten mit dem erreichten Erfolge sehr zufrieden sein.

Besonders interessant ist, daß der Vorschlag List's, die Thüringische- und die Werra-Bahn sollten aus Zweckmäßigkeitsgründen von einer Gesellschaft betrieben werden, beinahe zur Ausführung kam.

Wenn es auch zwei verschiedene Unternehmungen waren, so standen sie einander doch sehr nahe; wurde doch die Werra-Bahn unter der Leitung der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft gebaut. Die Direktion war lange Jahre mit der der Thüringischen Bahn in Erfurt vereinigt und wurde erst im Jahre 1875 nach Meiningen verlegt.

Die Führung im Thüringischen Eisenbahnwesen übernahm nun auf lange Zeit die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft. Diese verdiente ihren Namen im Laufe der Jahre mehr und mehr, betrieb sie doch bei ihrem Uebergang in das Eigentum Preußens im Jahre 1886 [2]) Strecken in folgenden Staaten: Preußen, Sachsen, Sachsen-Weimar, Sachsen-Koburg und

---

[1]) Augsburger Allgem. Ztg. Jahrg. 1851, Beilage zu Nr. 132.

[2]) Verwaltung und Betrieb der Bahn waren bereits am 1. Mai 1882 auf Preußen übergegangen.

Gotha, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Schwarzburg-Sondershausen, Schwarzburg-Rudolstadt und Reuß j. L.

1. Halle a. S.—Gerstungen = 189,46 km
2. Leipzig—Corbetha = 31,11 „
3. Uebergabebahnhof Leipzig—Möckern = 4,63 „
4. Weißenfels—Gera = 59,51 „
5. Dietendorf—Ilmenau = 37,29 „
6. Gotha—Leinefelde = 67,13 „
7. Gera—Eichicht = 77,— „

Außerdem betrieb die Thüringer Eisenbahn die Strecke Gotha—Ohrdruf = 17,35 km [1]).

Nach der Verstaatlichung der Bahn wurde nunmehr der Einfluß Preußens im Thüringischen Eisenbahnwesen maßgebend.

Hat es sich nun einerseits um die weitere Verkehrsentwicklung in Thüringen große Verdienste erworben, so ist doch andererseits die Art und Weise seiner Eisenbahnpolitik besonders im Jahre 1908 in den thüringischen Staaten Gegenstand lebhafter Erörterungen gewesen. Vor allem sehen es die thüringischen Landtage und Handelskammern als eine schwere Schädigung an, daß nicht ein Teil des Reingewinnes der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft den thüringischen Staaten zufließt. Allerdings ist man sich wohl bewußt, daß man keinen Rechtsanspruch an Preußen hat. Denn die Staatsverträge, die seinerzeit zwischen Preußen und den thüringischen Staaten zwecks Uebergangs der thüringischen Privatbahnen auf Preußen abgeschlossen wurden, sind rechtsgültig [2]). Man ist aber überzeugt, „daß in der gegenwärtigen Stellung der thüringischen Staaten dem preußischen Eisenbahnfiskus gegenüber eine Härte liegt, durch deren Beseitigung Preußen ohne empfindliche eigene Opfer bei seinen reichlich fließenden, auch aus Thüringen reichlich fließenden, Einnahme-

---

[1]) Röll, Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens in alphab. Anordn., Wien 1895, S. 3196 und 3197.

[2]) Außer der Thüringischen Hauptbahn kamen besonders noch in Frage die Werra-, Weimar-Geraer- und Saal-Bahn.

quellen aus den Staatsbahnen die drückenden Finanzlasten der thüringischen Staaten erleichtern und die sonst wahrscheinlich nicht verstummenden Klagen aus der Welt schaffen würde“ [1]).

Daß die Preußische Regierung sehr genau wußte, welche hohe Bedeutung die Strecken der Thüringer Eisenbahngesellschaft im Laufe der Jahre erlangt hatten, geht besonders aus folgender Stelle des Gesetzentwurfs, der die Verstaatlichung derselben einleitete, hervor:[2])

„Die Notwendigkeit des Erwerbs des Thüringischen Eisenbahnunternehmens für den Staat kann angesichts der Lage desselben im Herzen des deutschen Eisenbahnnetzes und der ganz eminenten Bedeutung seiner Linien sowohl für den großen durchgehenden Verkehr wie für den engeren Verkehr des gewerblichen Thüringer Landes einem begründeten Zweifel nicht begegnen, wenn anders das durch die Ankaufsgesetze vom 20. Dezember 1879 und 14. Februar 1880 begründete Werk zu einem gedeihlichen Abschluß gelangen soll.

Insbesondere läßt sich in der auch in militärischer Beziehung überaus wichtigen Verkehrseinrichtung zwischen Berlin und dem südwestlichen Deutschland, welche nach der bevorstehenden Eröffnung der Gotthardtbahn an Bedeutung noch gewinnen muß, die Durchführung einer einheitlichen Verkehrspolitik und einer ökonomischen Betriebsleitung nicht erwarten, solange neben den in derselben Richtung bestehenden Staatsbahnrouten Privatbahnen von der Bedeutung der thüringischen Unternehmen konkurrieren.“

Daß eine andere Lösung der Thüringischen Eisenbahnfrage als durch Verstaatlichung der dortigen Bahnen seitens Preußens im Interesse der Finanzen der thüringischen Staaten gelegen hätte, leuchtet ohne weiteres ein. Freilich ist aber die Frage, wie am besten diese Verhältnisse hätten gestaltet werden

---

[1]) Die Thüringische Eisenbahnfrage usw. Berlin 1908, S. 41.

[2]) a. a. O. S. 10.

können, sehr schwer zu beantworten; galt es doch, den Interessen von acht Staaten gerecht zu werden.

Die erste günstige Gelegenheit, zu einer Einigung zu kommen, hatte man in den Jahren 1848/49 unbenutzt vorüber gehen lassen. Schon die Gründung des Thüringischen Eisenbahn-Vereins vom Jahre 1840 hätte für die beteiligten Staaten eine Mahnung sein können, auch in Zukunft gerade auf diesem wichtigen Gebiet nur gemeinsam vorzugehen. Wären dann die übrigen thüringischen Staaten ihm beigetreten, hätte sich vielleicht viel erreichen lassen.

Ein machtvolles Thüringisches Eisenbahnwesen war jedenfalls nur denkbar, wenn die acht Staaten in völliger Einigkeit geschlossen hinter ihm standen. Das thüringische Eisenbahnnetz von jetzt ungefähr 1237 km dürfte als selbständiges Netz wohl lebensfähig sein, sind doch z. B. die Eisenbahnnetze der Großherzogtümer Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg [1]) noch kleiner und können sich trotzdem selbständig erhalten.

Wie anders hat sich dagegen das Thüringische Eisenbahnwesen entwickelt! Infolge der großen Gebietszersplitterung war nach dem Ankauf der Thüringischen Haupt-Bahn durch Preußen die Thüringische Eisenbahnfrage zu Gunsten Preußens entschieden.

„Preußen hatte damit den unbeschränkten Einfluß auf alle Verkehrsverhältnisse des Landes gewonnen. Gegen seine Machtfülle sind die Kleinstaaten ohnmächtig und unfähig zum Widerstande. Es hängt lediglich von Preußens Gnade und Ungnade ab, ob in Thüringen eine Eisenbahn gebaut wird und zu welchen Bedingungen. Die thüringischen Staaten haben keine Macht, auch nur den geringsten Zwang und Druck aus-

---

[1]) Länge der mecklenburg. Staatsbahnen am Ende der Jahre 1906/07 1151,39 km, Länge der oldenburg. Staatsbahnen am Ende des Jahres 1906 rund 621 km.

zuüben, bei dem Bau einer neuen Bahnstrecke andere Bedingungen zu erlangen, als sie Preußen genehm sind".[1])

Möchte es einer nahen Zukunft beschieden sein, einen Ausgleich zu finden, der den berechtigten Interessen beider Teile in befriedigender Weise Rechnung trägt!

---

[1]) Die Thüringische Eisenbahnfrage u. s. w., S. 11., Berlin 1908.

Verkehrs-Entwicklung auf der Thüringischen Eisenbahn (1846—1856).[1])

Jahr	Personen	Güter	Einnahmen a) für Personen Taler	b) für Güter Taler	c) außerdem Taler	d) zusammen Taler	Betriebs-Ausgabe Taler	Reineinnahme Taler
1846	110308	99122	31119	8551	—	39670	32422	7248
1847	683318	1021094	315488	188893	5114	509495	211452	298043
1848	632943	1052009	283807	215490	24808½	529105	269815	259290
1849	685784	1130449	327483	238432	38817	604732	284866	319866
1850	740365	1471299	442051	308480	54703	805234	321757	483477
1851	766463	1917035	448551	361374	38853½	848779	354292	494487
1852	774227	2640294	466270	511073	78652	1055995	389836	666159
1853	784188	3008049	514938	609997	71116	1196051	460224	735827
1854	754976	3763803	527419	708730	96485	1332635	566163	766472
1855	775133	4723808	552759	813234	103110	1469103	585408	883695
1856	909002	5465655	674926	954222	142696	1771843	730337	1041506

Die Privataktien[2]) erhielten als Dividende:

1848 . . . . . 2 %, 1853 . . . . . 4 ⅔ %,
1849 . . . . . 2 %, 1854 . . . . . 5 %,
1850 . . . . . 3 %, 1855 . . . . . 6 %,
1851 . . . . . 3 %, 1856 . . . . . 6 ¾ %,
1852 . . . . . 4 ⅙ %, 1857 . . . . . 7 %,

demnach im Durchschnitt jährlich über 4 ⅓ %. Die Staatsaktien erhielten in den Jahren 1848—1850 keine Dividende, für 1851 1 %, in den folgenden Jahren dieselbe Dividende wie die Privataktien[3]).

[1]) Michaelis, Deutschlands Eisenbahnen, S. 367.

[2]) Auf das Aktienkapital im allgemeinen habe ich auf S. 50, 54—55 und 58 hingewiesen.

[3]) Michaelis, Deutschlands Eisenbahnen, Anhang, S. 50.

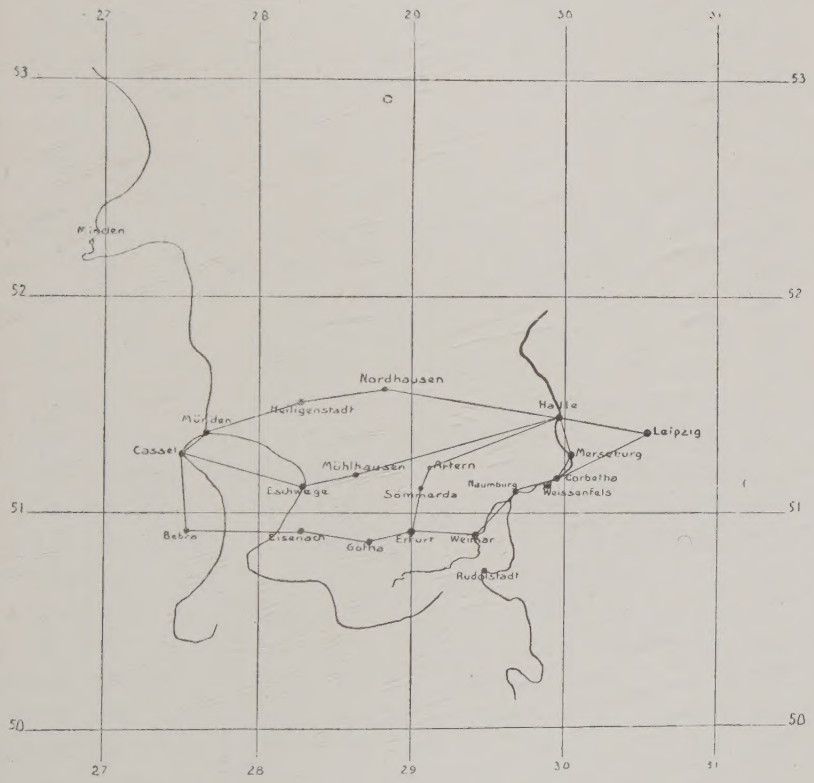
Kurse der Thüringer Bahn, welche in den offiziellen Kurszetteln zur Notierung kamen:[1])

1846:	2. Januar	101 1/4,	1848:	1. August	50 1/4,
„	2. Februar	98,	„	1. September	53 1/2,
„	2. März	95 1/2,	„	2. Oktober	51,
„	1. April	93 1/2,	„	1. November	50 3/4,
„	1. Mai	98,	„	1. Dezember	50 1/2.
„	2. Juni	97 1/2,	1849:	2. Januar	51,
„	1. Juli	95,	„	1. Februar	50 1/4,
„	1. August	93 7/8,	„	1. März	49 1/2,
„	1. September	92 2/3,	„	2. April	49,
„	1. Oktober	88,	„	1. Mai	49 1/2,
„	2. November	88 1/2,	„	1. Juni	49 1/4,
„	1. Dezember	89.	„	2. Juli	56,
1847:	2. Januar	97 1/2,	„	1. August	55 3/4,
„	1. Februar	97 1/4,	„	1. September	62 1/2,
„	1. März	97,	„	1. Oktober	65 1/2,
„	1. April	96 1/2,	„	1. November	69,
„	1. Mai	94,	„	1. Dezember	67 1/4.
„	1. Juni	94 1/4,	1850:	2. Januar	66,
„	1. Juli	94 3/4,	„	1. Februar	68,
„	2. August	97 3/8,	„	1. März	64 3/4,
„	1. September	94 3/4,	„	2. April	65,
„	1. Oktober	92,	„	1. Mai	65,
„	1. November	91 1/4,	„	1. Juni	61 1/2,
„	1. Dezember	90 7/8.	„	1. Juli	65 1/2,
1848:	3. Januar	86,	„	1. August	64,
„	1. Februar	78,	„	2. September	64 3/4,
„	1. März	60,	„	1. Oktober	63 1/2,
„	1. April	46,	„	2. November	63 1/4,
„	2. Mai	47 1/2,	„	3. Dezember	60.
„	2. Juni	44 1/2,	1851:	2. Januar	63,
„	1. Juli	45 1/2,	„	1. Februar	64 3/4,

[1]) Michaelis, Deutschlands Eisenbahnen, Anhang, S. 50.

1851:	1. März	$68^{7}/_{8}$,	1854:	1. Februar	$99^{1}/_{4}$,
„	1. April	$71^{3}/_{4}$,	„	1. März	85,
„	1. Mai	69,	„	1. April	82,
„	2. Juni	$68^{3}/_{4}$,	„	1. Mai	$90^{1}/_{4}$,
„	1. Juli	$69^{1}/_{4}$,	„	1. Juni	96,
„	1. August	$78^{1}/_{4}$,	„	1. Juli	$97^{1}/_{4}$,
„	1. September	$77^{7}/_{8}$,	„	1. August	$96^{3}/_{4}$,
„	1. Oktober	77,	„	1. September	$103^{1}/_{4}$,
„	1. November	$74^{1}/_{4}$,	„	2. Oktober	104,
„	1. Dezember	$73^{5}/_{8}$.	„	1. November	99,
1852:	3. Januar	$76^{1}/_{2}$,	„	1. Dezember	97.
„	2. Februar	$75^{1}/_{2}$,	1855:	2. Januar	$98^{3}/_{4}$,
„	1. März	$75^{1}/_{4}$,	„	1. Februar	98,
„	1. April	$78^{5}/_{8}$,	„	1. März	$97^{3}/_{4}$,
„	1. Mai	83,	„	2. April	102,
„	1. Juni	$88^{1}/_{2}$,	„	1. Mai	$100^{5}/_{8}$,
„	1. Juli	$89^{3}/_{4}$,	„	1. Juni	$106^{1}/_{2}$,
„	3. August	$94^{7}/_{8}$,	„	2. Juli	$110^{1}/_{2}$,
„	2. September	95,	„	1. August	114,
„	1. Oktober	92,	„	1. September	$113^{3}/_{4}$,
„	1. November	$90^{1}/_{2}$,	„	1. Oktober	$111^{1}/_{4}$,
„	1. Dezember	$92^{1}/_{2}$.	„	1. November	$109^{3}/_{4}$,
1853:	3. Januar	95,	„	1. Dezember	111.
„	2. Februar	$96^{3}/_{4}$,	1856:	2. Januar	$110^{1}/_{2}$,[1])
„	1. März	$99^{1}/_{4}$,	„	1. Februar	110,
„	1. April	$107^{3}/_{8}$,	„	1. März	115,
„	2. Mai	$108^{1}/_{4}$,	„	1. April	$117^{3}/_{4}$,
„	1. Juni	$113^{3}/_{4}$,	„	2. Mai	$122^{1}/_{2}$,
„	2. Juli	$110^{1}/_{4}$,	„	2. Juni	$124^{3}/_{4}$,
„	1. August	$112^{1}/_{4}$,	„	1. Juli	$124^{1}/_{2}$,
„	1. September	$111^{5}/_{8}$,	„	1. August	$127^{1}/_{2}$,
„	1. Oktober	109,	„	1. September	130,
„	1. November	$107^{5}/_{8}$,	„	1. Oktober	126,
„	1. Dezember	$107^{1}/_{2}$.	„	1. November	$130^{1}/_{2}$,
1854:	2. Januar	$106^{3}/_{4}$,	„	1. Dezember	$134^{1}/_{2}$.

[1]) Michaelis, Deutschlands Eisenbahnen, Anhang, S. 67.


27
28
29
30
53
52
51
50
Minden
Nordhausen
Heiligenstadt
Halle
Leipzig
Münden
Cassel
Merseburg
Mühlhausen
Artern
Eschwege
Sömmerda
Naumburg
Corbetha
Weissenfels
Bebra
Eisenach
Gotha
Erfurt
Weimar
Rudolstadt

Lebenslauf.

Ich, Wilhelm, Ernst, Walther Hundertmarck, wurde am 15. Oktober 1877 als Sohn des Pfarrers Ernst, Johannes, Reinhold Hundertmarck und seiner Ehefrau Marie geb. Busch in Seehausen, Kreis Schweinitz, Prov. Sachsen, geboren. Ich bin evangelischer Konfession und besitze die preußische Staatsangehörigkeit. Nachdem ich zunächst Privatunterricht genossen hatte, besuchte ich von Ostern 1889 bis Michaelis 1899 das Herzogl. Friedrichs-Gymnasium zu Dessau, das Stadtgymnasium in Halle a. S. und das König Wilhelms-Gymnasium zu Höxter a. Weser. An letzterem bestand ich am 20. September 1899 die Reifeprüfung. Vom Wintersemester 1899/1900 bis zum Wintersemester 1903/1904 inklusive widmete ich mich auf den Universitäten Halle a. S., Freiburg i. Br., Tübingen und Heidelberg dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaften. Darauf beschäftigte ich mich bis zum November 1906 privatim mit volkswirtschaftlichen Studien. In demselben Monat trat ich bei der Sozialen Geschäftsstelle für das Evangelische Deutschland in Berlin als Volontär ein, wo ich bis zum Juli 1907 arbeitete. Darauf war ich bis zum November 1907 ohne bestimmte Beschäftigung. Am 11. desselben Monats trat ich zu einer Beschäftigung auf Probe in das Verwaltungsbureau der Straßen- und Kleinbahnberufsgenossenschaft in Berlin ein. Dort arbeitete ich bis zum 31. Januar 1908. Im Sommersemester 1908 widmete ich mich in Erlangen dem Studium der Staatswissenschaften und bestand am 29. Juni 1909 die Doktorprüfung. Prüfungsfächer waren Staatswissenschaft, Statistik und Geographie. Seit dem 15. September 1909 bin ich als Volontär beim Statistischen Amt der Stadt Halle a. S. tätig.